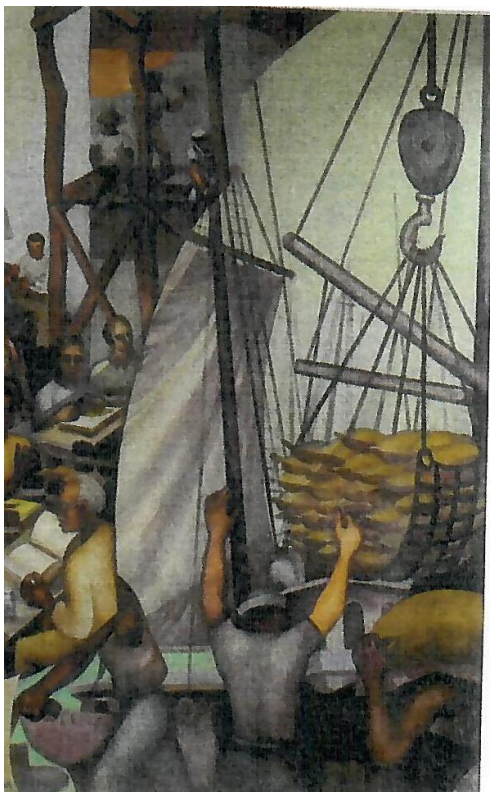
Francisco Moscoso

Movimiento marítimo y trabajadores de los muelles en Puerto Rico, 1508-1898



TALLER DE INVESTIGACIÓN HISTÓRICA

San Juan, Puerto Rico

2025

Índice

Preámbulo 3

I. Antecedentes indígenas 7

II. Sevilla: punto de partida 12

III. Viajes pioneros 17

IV. Navíos durante la minería del oro 21

V. Embarque del azúcar mercantil 28

VI. Exportación de cueros y madera 35

VII. Movimiento naval en la era agrocomercial 51

VIII. Vistazo al muelle en 1896 61

Epílogo 63

Bibliografía 67

Preámbulo

Los trabajadores de los muelles, particularmente los que cargan y descargan los barcos, en la historia de Puerto Rico durante la conquista y dominación colonial de España entre 1508 y 1898, han sido identificados como peones, jornaleros contratados, obreros, operarios, braceros y estibadores. A veces se emplean algunos de estos términos simultáneamente en los mismos textos. Vamos a referirnos a ellos como estibadores, para particularizarlos.

Las labores de estos trabajadores se ubican en las zonas portuarias e incluyen los muelles, lanchas o barcazas de carga y descarga, herramientas o instrumentos asociados a ese trabajo, y almacenes en donde se colocan las mercancías y equipajes personales. En algunos periodos de la historia y ocasiones también han incluido barrios o lugares de vivienda de esos trabajadores aledaños a los puertos.

El trabajo de carga y descarga de las embarcaciones ha estado presente en la sociedad humana, en todo el planeta, desde que se han necesitado y empleado medios de transporte marítimo. A este ámbito de trabajo, por supuesto, se interrelacionan otros sectores de las clases trabajadoras como los artesanos (carpinteros, albañiles, herreros, etc.) y los arrieros o carreteros que trasportan las cargas de los muelles a las ciudades, pueblos o aldeas. Así mismo, compartían en la zona portuaria, de una manera y otra, con “la gente de mar” como designaban antiguamente a la tripulación comprendiendo maestres, contramaestres, comitres, pilotos, marineros, grumetes y pajes; los lancheros; mercaderes

y sus factores o agentes comerciales; diversos oficiales del gobierno; y los soldados y pasajeros.

En esta ocasión damos atención, específicamente, a los trabajadores empleados en la carga y descarga de los barcos. Indicaremos los diversos términos usados en unos momentos y otros para identificarlos.

Notamos que, en las primeras organizaciones obreras de Puerto Rico, de carácter sindical o de federaciones, a finales del siglo 19 - entre 1895 y 1899 - el ramo de trabajadores portuarios con frecuencia no era mencionado. La atención estaba fijada en los gremios o asociaciones de oficios de artesanos manuales diestros: carpinteros, albañiles, tipógrafos, sastres, panaderos y así por el estilo. Los trabajadores de labores manuales no diestras o de tareas pesadas, urbanos y rurales, quedaban en la sombra de los que se organizaban. Reconstruir su actividad laboral también resulta difícil por la relativamente poca información sobre ellos en las diversas fuentes: documentos y artículos de periódicos, por ejemplo, para el periodo que tratamos. Probablemente, eso explica por qué en la historiografía relacionada a aquellos siglos los estibadores portuarios son escasamente tocados o, simplemente, ignorados.[1]

---

[1] En mayo de 1971, luego de graduarme de bachillerato en Ciencias Políticas de la Universidad de Puerto Rico, Recinto de Río Piedras, junto a mi amigo desde la infancia José Rafael Alonso, emprendimos un viaje por Escandinavia y Europa hasta diciembre de aquel año. Tenía 22 años de edad. Al quedar corto de dinero, gracias al amigo espontáneo que hicimos en un encuentro donde descubrimos a América Latina en Paris, Alfredo Capano (pianista, exiliado político del Uruguay fascista entonces), conseguí trabajo (donde él ya trabajaba) en el inmenso Marché Internacional de Rungis (gran mercado), a 8 kilómetros o media hora en carro o autobús al sur de la ciudad. Allí trabajé como *commie*, obrero regular del escalón más bajo y peor pagado; en aquel entonces mi salario era de un poco menos de $1.00 la hora. Empleado por la compañía Transport Lacasagne, por cuatro meses de septiembre hasta diciembre. Levantando a las 5 am, el trabajo corría de 6 de la mañana a 2 de la tarde mínimo; si llegaba un tren con más

Una excepción fue el escenario de huelgas en Puerto Rico en 1895. Entre los días 21 y 24 de enero de 1895 los marinos y trabajadores de los muelles en Arecibo, San Juan y Ponce, se declararon en huelga exigiendo aumento de cincuenta por ciento de salarios para compensar el aumento de cincuenta por ciento en los precios de las mercancías, sobre todo en los comestibles de primera necesidad, impuestos por la clase comercial. Pronto se unieron hasta 22 categorías distintas de las clases trabajadoras, incluyendo artesanos y jornaleros de haciendas. Entones se fijaron preliminarmente en las labores cuya paralización afectaba el abastecimiento de toda la población.[2]

Los estibadores y su importancia se hicieron más notorios a comienzos del siglo 20, en el nuevo contexto del Puerto Rico dominado por

---

cargamento después, había que esperarlo. Mi tarea era la de otro tipo de estibador. Fui asignado a las rampas de trenes con vagones cargados de cajas de frutas diversas, que llegaban desde otros puntos de Francia. La labor consistía en sacar las cajas de frutas (melocotones, ciruelas, manzanas, peras, etc.) del vagón a la rampa y colocarlos en estibas de 12 o 15, según me indicaran los camioneros. Esos los colocaban en sus camiones para transportarlos y distribuirlos en los supermercados y colmados de Paris. Eso sí, entonces yo era delgado, pero nunca comí tantas frutas frescas en mi vida como en aquella ocasión; la vitamina C no me faltaba. Esa fue mi introducción y experiencia en el proletariado internacional. Trabajé junto a otros "commies", procedentes de diversos países de África (Senegal, Guinea, Costa de Marfil, Argelia, Marruecos, etc.), así como distintos países de Europa y jóvenes de la propia Francia (estudiantes y aventureros como yo, o de familias pobres). Los inmigrantes, especialmente de los países africanos, luchaban por tener derechos a la libre expresión y de representación, y de ser tratados con dignidad, como sigue sucediendo en diversos países de Europa y los Estados Unidos hasta el presente. Ese fue un curso directo de Proletariado 101, que no figura en ningún currículo universitario, ni en la Sorbonne. Un talonario de pago que aun preservo es mi certificado de estibador urbano en rampas de trenes de aquella jornada laboral en el Mercado Internacional de Rungis, de París.

[2] Sobre este tema, mi ensayo: *¡Abajo! ¡Aquí no se trabaja!: Las huelgas obreras en Puerto Rico, 1895*. Publicado en seis partes en el periódico *Claridad*, suplemento *En Rojo*, Año XXXIV, números 2009 al 2104, 30 de abril al 6 de mayo, al 21 al 27 de mayo de 1993; digitalizado en, The Rutgers / Puerto Rico Archival Collaboration; PRAC.Rugers.edu.

los Estados Unidos, donde imperaba un capitalismo industrial más avanzado. Para esa época estallaron huelgas portuarias en Nueva Orleans y Nueva York con repercusiones en la colonia. Igualmente, hubo huelgas, como la sucedida en los muelles en 1905, que estremecieron a la sociedad de Puerto Rico.[3]

Ilustrando la portada, detalle de estibadores de Puerto Rico en el cuadro *Elogio a Santiago Iglesias Pantín*, de 1973, por el pintor Rafael Ríos Rey (1911-1980).[4] Es homenaje a los trabajadores de los muelles, entre otros.

[3] Ver, del escritor e investigador del movimiento obrero Félix Córdova Iturregui, *Ante la frontera del infierno. El impacto de las huelgas azucareras y portuarias de 1905* (2007).
[4] Tomado de, Lizette Cabrera Salcedo, *Reflejos de la Historia de Puerto Rico en el Arte, 1751-1950* (Río Piedras: Museo de Historia, Antropología y Arte, Universidad de Puerto Rico, Recinto de Río Piedras, 2015, p. 88.

I. Antecedentes indígenas

La condición insular o del archipiélago de Puerto Rico ha sido un factor de peso para que segmentos poblacionales vinculados al mar constituyan una parte importante de su composición social desde los inicios de su poblamiento humano. La vida en un espacio rodeado por mar por todas partes ha requerido de embarcaciones para transportar gente, materiales, comestibles y pertenencias personales de una parte a la otra. Paralelamente ha sido necesario destacar a algunos para cargar y descargar todo lo transportado por las vías marítimas.

En el pasado remoto caribeño, en que los indígenas identificados por los arqueólogos como *arcaicos* (antiguos, por desconocerse sus nombres étnicos) migraron de las costas de América del Sur, principalmente desde Venezuela subiendo por Trinidad en el golfo de Paria, el medio de transporte fueron las balsas rústicas. Eso es lo que el estadio tecnológico del Paleolítico les facultó hacer. Siendo comunidades gentilicias (de núcleos familiares), probablemente a todo el mundo (adultos y chicos) se imponía como prerequisito marítimo aprender a nadar. Eso es algo que pudieron ensayar primero en ríos o lagos del continente, seguido por las playas costeras con las olas bravas y las corrientes submarinas inadvertidas.

La aventura marítima involucraba a toda la comunidad de una manera y otra en faenas diversas. El largo periodo histórico arcaico antillano se extiende desde 5500 a. C. al 500 a 400 a. C., aproximadamente. Las fechas de ocupación y asentamiento de las

sociedades originarias en Puerto Rico se remontan a alrededor del 4000 a. C.

Un segundo contexto de historia antigua indígena tiene a la revolución tecnológica del Neolítico como motor propulsor. Con los instrumentos de piedra pulida, toda una ferretería lítica sofisticada, combinado con los inicios de la agricultura, complementado por la recolección silvestre y la cacería (mayor en el continente y menor en las islas), se posibilitó la vida sedentaria en aldeas. La confección de hachas de piedra, de diversos tamaños y usos, originó la carpintería y permitió la construcción de chozas o casas rústicas de madera y paja, por un lado. Carpinteros indígenas, a su vez, con hachas en mano idearon las canoas hechas de los troncos largos de árboles, lo que significó una revolución en los medios de transporte por el agua. Para entonces la sociedad se había desarrollado al nivel de tribus, aglutinando varias generaciones y ramas de familias.

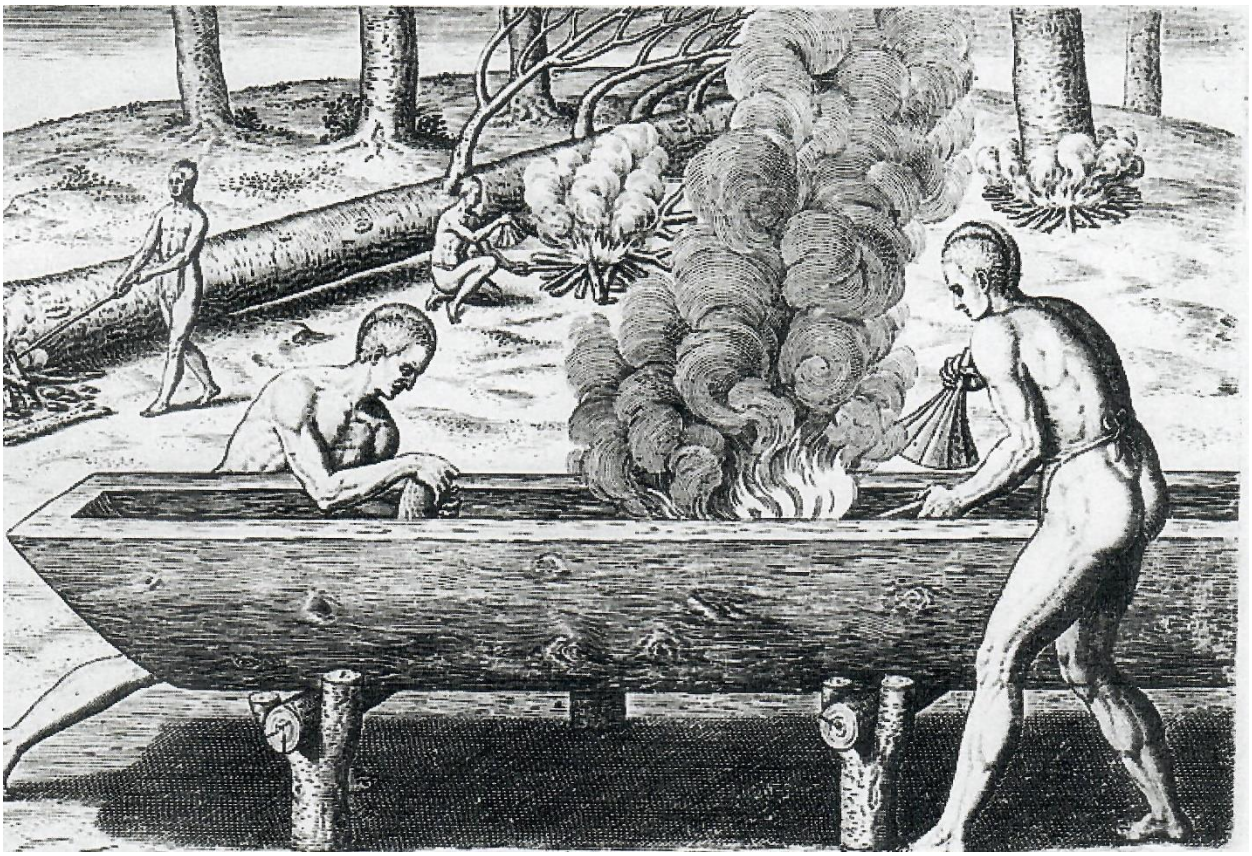
Los principales nuevos migrantes continentales pertenecían a la etnia tribal de los *arahuacos*. Estos tenían sus raíces en la zona del Río Orinoco medio, remontando al 2500 a. C. Segmentos tribales arahuacos se fueron desplazando río abajo hasta la región del delta o desembocadura del Orinoco, con antigüedad fechada desde la arqueología de alrededor del 1000 a.C. A partir del 500 a 400 a. C. otras subdivisiones de descendientes arahuacos penetraron en las Antillas Menores, navegando de Dominica a Guadalupe, Martinica, Antigua, y demás islas, hasta alcanzar a Puerto Rico. En los comienzos de sus asentamientos se articularon y sobre impusieron a los arcaicos preexistentes. Con los arahuacos, basados en una economía tribal-comunal pero con rangos de

distinción social (jefes provisionales, guerreros y chamanes), con las canoas se abrieron paso entre las islas y exploraron de los ríos del interior.

De la interacción entre arcaicos y arahuacos, especialmente con la influencia de los últimos, devino la formación de tribus antillanas con la diferenciación étnica de *taínos*. El idioma taíno insular es un dialecto del arahuaco ancestral continental. Su marco de tiempo cronológico comprende desde el año 400, aproximadamente, tomando el sitio arqueológico de Punta Ostiones, en el oeste de Puerto Rico como distintivo inicial. El proceso tribal taíno continuó hasta alrededor del 1000.

Entre el 1110 y el 1492 del descubrimiento europeo de América, los taínos evolucionaron a la etapa de los cacicazgos. Contaban con un arsenal tecnológico del periodo neolítico superior, confeccionado instrumentos líticos y objetos ceremoniales variados y bien elaborados; asimismo, objetos de madera finamente tallada. Los cacicazgos se caracterizaban históricamente por su estratificación de clases sociales y estado incipientes. Taínos del nivel cacical instrumentaron una división social del trabajo entre los no productores y dirigentes *caciques* (jefes supremos y menores), *nitaínos* (guerreros y de clanes principales) y los productores directos, *naborías* (gente común y clase trabajadora originaria). Aunque no había propiedad privada, los caciques y *behiques* (chamanes) ejercieron control social y religioso politeísta (culto a dioses representativos de las fuerzas y fenómenos de la naturaleza) del proceso de producción económica. En ese contexto surgieron las relaciones sociales tributarias de producción, con la ecuación social básica de jefes y gente común trabajadora. También se distinguieron las ramas artesanales de oficios diestros con mayor desarrollo como la carpintería y ebanistería,

orfebrería (labores en oro), alfarería y tejeduría, entre otros, algunas que tuvieron antecedentes formativos en etapas tribales previas.[5]



Indios construyendo canoas. Grabado de Theodore de Bry, c. 1590; dominio público.

Para entonces, artesanos habilidosos construyeron las canoas y los naborías (hombres y mujeres) desempeñaban las labores de cargar y descargar materiales y equipajes en las travesías de canoas, en flotas o individuales. Así lo revelan hallazgos de excavaciones arqueológicas y en fuentes documentales escritas del periodo de la conquista española de

[5] Para un análisis de esta perspectiva véase de mi autoría, *Tribu y clases en el Caribe antiguo* (1986); y *Sociedad y economía de los taínos* (2003).

finales del siglo 15 y de las primeras décadas del siglo 16. Se ponen de manifiesto los tránsitos marítimos caribeños entre distintos puntos y las relaciones de parentesco tribal entre taínos de Quisqueya (región este de la República Dominicana) y de Guaynía (región suroeste de Puerto Rico). Cuan do estalló la rebelión taína de Boriquén (nombre taíno de la isla de Puerto Rico) en 1511, liderada por el cacique supremo Agüeybana, está documentado en un *areíto* (areyto, celebración ceremonial) llevada a cabo por un cacique de Higüey, en Quisqueya. Pone de manifiesto la comunicación marítima entre ambos territorios. El canal de la isla de *Amona* (ahora llamada Mona), estación de escala entre medio de aquellas islas mayores, fue el expreso marítimo de aquellas comunicaciones e intercambios taínos.

Tan pronto el almirante Cristóbal Colón y sus tripulantes de las famosas carabelas Santa María, Pinta y Niña llegaron a la diminuta isla de Guanahaní, en el archipiélago de Bahamas, fueron recibidos por decenas de indígenas a bordo de canoas. Inmediatamente, en su *Diario del primer viaje* (1492-1493) Colón constató la utilidad y agilidad de los taínos manejando las canoas. Pronto también fueron testigos de la destreza y osadía marítima de los indios *caribes*, de nivel de tribus habitando las Antillas Menores, que perpetraban asaltos a Puerto Rico en flotas de *piraguas* (canoas en caribe) cargando centenares de guerreros y pertrechos. También ellos cargaban y descargaban sus embarcaciones.

II. Sevilla: punto de partida

El entrelazamiento del movimiento marítimo del contexto mercantil y los trabajadores de los muelles de los siglos 15 y 16 tiene a la ciudad de Sevilla como base de operaciones. Francisco Morales Padrón, historiador, ha subrayado “la condición portuaria de Sevilla y su economía mercantil con amplio tráfico marítimo”. Ello explica que en esa ciudad grandes números de sus habitantes fueran clasificados como “la gente del mar”. Además, señala que el río Guadalquivir, “con sus fondeaderos y puertos se erigió en la columna vertebral de la ciudad y su cordón umbilical con el resto del mundo que la nutría”.[6]

La investigación de amplias fuentes documentales de Morales Padrón identifica los componentes de la estructura social de Sevilla, con ocupaciones particulares. Podemos formar de ello el bosquejo siguiente:

I. Clases dominantes

Nobles (señores terratenientes)
Clero (estamentos eclesiásticos)

Mercaderes (grandes exportadores y cargadores

y Banqueros (financieros y prestamistas)

Señores de naos (dueños de barcos)

Oficiales (autoridades del gobierno)

[6] Francisco Morales Padrón, *Historia de Sevilla. La ciudad del Quinientos* (1977: 29).

II. Clases medias

Maestres, pilotos y cómitres de barcos

Labradores (mediano y pequeños agricultores y arrendatarios)

Profesionales (letrados universitarios, médicos, abogados, boticarios, profesores, impresores, libreros, procuradores, jueces, escribanos, notarios, artistas; estudiantes)

Órdenes religiosas (dominicos, franciscanos, carmelitas)

Pequeños propietarios (hostaleros, tenderos, taberneros, fruteros, especieros, buñoleros)

III. Clases trabajadoras

A. Artesanos (oficios diestros y manuales, con maestros, oficiales y aprendices)
{pintores; joyeros; orfebres, plateros, espaderos, armeros, batihojas, cerrajeros, lateros, herreros; carpinteros, ebanistas, entalladores, toneleros; albañiles, canteros; alfareros, olleros; zapateros, curtidores, zurradores, guadamacilleros, silleros, pellejeros; barberos; sastres, tejeros, juboneros, sederos, roperos, calceteros, borceguineros, colcheros; calafateadores; panaderos, confiteros, bizcocheros; carniceros, pescadores}

B. Trabajadores libres no diestros
(peones, jornaleros, obreros, operarios; carreteros, arrieros)

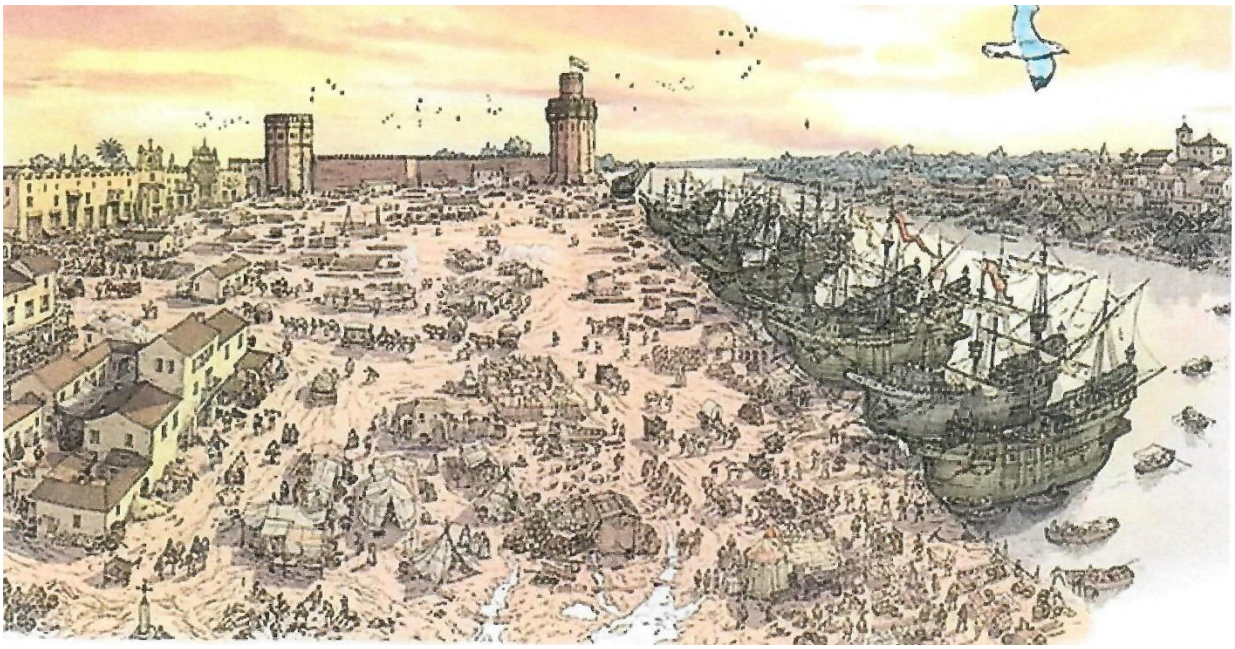
(mujeres: cocineras, lavanderas, planchadoras, criadas)

C. Esclavos (negros, mulatos, moriscos, moros, guanches)

Artesanos y peones eran empleados en los astilleros, en obras de construcción y reparaciones de barcos y preparación de diversos pertrechos marítimos.

Ruth Pike, especialista en la historia de Sevilla, indicó que la composición de los esclavos incluía negros importados o nativos de la ciudad, moros (como le llamaban a los cautivos del norte de África islámica) y moriscos (nativos del reino de Granada). Las ocupaciones iban desde servicios domésticos, cuido de establos, enfermería, portería, meceros y criados. Era frecuente encontrar a esclavos o libertos en ámbitos de música en tabernas y bailes. Entre los diversos bailes figuran los de zarabanda, chacona, guineo, ye-ye, zarambeque y zumbó. Además, se conocieron gangas de ladrones perturbando barrios de la ciudad. Los amos procuraban adquirir ingresos monetarios alquilando sus esclavos. “Comúnmente se veían”, observa Pike, “en el frente portuario de Sevilla, donde trabajaban como estibadores”.[7]

[7] “They were a common sight on the Sevillian waterfront, where they worked as stevedores”. Ruth Pike, “Sevillian Society in the Sixteenth Century: Slaves and Freedmen”, *Hispanic American Historical Review*, Vol. 47, Number 3, August 1967, pp. 344-359.



En, Roberto Ruiz, *Un paseo por la Sevilla de Magallanes,* 25 julio 2019.

Al tratar el tema de la infraestructura portuaria y los barcos grandes en San Lúcar de Barrameda, el historiador Enrique José Ruiz Pilares, señala la “labor de estiba a través de pequeñas barcazas que conectaban estos barcos de mayor entidad con la playa existente a los pies de la villa”. Allí se formó el Arrabal de la Ribera o Barrio Bajo, “en el cual se acumulaban toda una serie de almacenes para facilitar la labor de estiba”.[8] Discutió bien las instalaciones, pero se le pasó tratar quienes trabajaban en ellas. Otros autores han abordado el tema del apogeo y decadencia del

[8] Enrique José Ruiz Pilares, “Espacios portuarios bajomedievales entre el estuario del Guadalquivir y el estrecho de Gibraltar (ss. XVIII-XVI”, *Awraq*, No. 21, 2023, pp. 115-131.

puerto de Sevilla sin siquiera mencionar a los que cargaban y descargaban los barcos.[9]

Cargar, descargar, estibar, desestibar y trasbordar mercancías, materiales y animales, y equipajes; quienes ejecutaban esas labores es el tema central de esta investigación.

[9] Por ejemplo, el historiador Pablo E. Pérez Mallaína, “Auge y decadencia del puerto de Sevilla como cabecera de las rutas indianas”, *Caravelle. Cahiers du monde hispanique et luso-brésilien*, Núm. 69, 1997, pp. 15-39.

III. Viajes pioneros

El movimiento marítimo del contexto colonial español se inició, naturalmente, con los viajes de descubrimiento y conquista bajo el mando de Cristóbal Colón. Antes de embarcar el 3 de agosto de 1492 desde el puerto de Palos, en Huelva, al sur de España, las tres carabelas - Santa María, Niña y Pinta - fueron abastecidas de materiales y alimentos para la tripulación. Las vituallas sólidas cargadas incluyeron bizcocho (o pan seco de barco); carne y pescado seco, y queso; centenares de pipas de vino y de agua; 5 ollas y 5 calderas, junto a 40 carretadas de leña de cocinar, entre otros. Allí comenzó la historia de los trabajadores de los muelles interconectando a España con las Antillas coloniales.

Toda la carga y abastecimientos se multiplicaron desde el segundo viaje de Colón que partió de Cádiz el 25 de septiembre de 1493, con 17 barcos y 1,500 hombres. En esa ocasión comenzaron a transportar ganado (vacuno y caballar), y entre los pasajeros hubo un número de artesanos con sus herramientas. Fue entonces que fundaron la Villa de la Isabela y se emprendió el proceso conquistador de La Española. Colón encabezó otros dos viajes exploratorios en 1498 y 1503.

Entre los viajes iniciales del descubrimiento, conquista y colonización, ciertamente, sobresale la gran armada bajo el mando del comendador Nicolás de Ovando, nombrado gobernador de las Indias, de 1501-1502. Navegó con 32 embarcaciones (5 naos y 27 carabelas) y transportó según estimaciones entre 1,200 y hasta 1,500 hombres. Las naos (barcos grandes) tenían capacidad de 120 a 150 toneladas; y las

carabelas oscilaban de 28 a 90 toneladas. Ese episodio ha sido investigado minuciosamente por el historiador Esteban Mira Caballos.

Mira Caballos identificó la composición social de los tripulantes y pasajeros: algunos nobles, hidalgos, escuderos, frailes (orden de franciscanos); gente de mar (maestres, contramaestres, pilotos, marineros, grumetes y pajes); comerciantes, oficiales y funcionarios de gobierno, militares, agricultores; artesanos, criados, peones asalariados, y esclavos. El autor no especifica, probablemente no está expuesto en los documentos, quienes hacían el trabajo de carga y descarga. Hay que suponer que esas labores las desempeñaban entre los trabajadores indicados y quizás indios naborías.

En la armada de Ovando, la más grande de aquella época hasta el momento, la carga se midió en cientos de toneladas de equipaje personal, animales (caballos, yeguas, vacas y bueyes, cerdos, ovejas, gallos y gallinas; perros); materiales de construcción (ladrillos y tejas); herramientas de minería y agricultura (azadones, azadas, martillos y picos, todos de acero); y comestibles diversos (bizcocho, pescado, aceite, vino, etc. y agua), en recipientes diversos.[10] Todo eso requirió mano de obra para cargar y descargar los barcos, para la travesía oceánica.

Cuando se completaba la fase antillana de la conquista, y se inicia la fase continental centroamericana con la conquista de México, el rey Carlos V decretó las *Ordenanzas sobre la carga y armazón de los navíos* de 1522. Para mejor protección del tráfico marítimo a las islas y tierra-firme (continente) se mandó a usar barcos de no menos de 80 toneladas. Y para

[10] Esteban Mira Caballos, *La gran armada colonizadora de Nicolás de Ovando, 1501-1502* (2014).

que “las mercaderías vayan y vengan más seguras” cada navío llevaría un destacamento marinero: “el uno de ellos sea lombardero y ocho grumetes y tres pajes y los ocho marineros sean obligados a llevar sus corazas o petos y armaduras para que ganen su marineaje…y que les pongáis y nombréis un capitán”. Asimismo, los barcos de 100 toneladas debían llevar artillería, municiones, y armamentos. Además, hay disposiciones sobre la responsabilidad de los maestres y registros de mercancías, procurando fiscalizar el comercio y evitar el contrabando. Pero nada sobre los trabajadores.[11]

En la historiografía hay magníficos estudios sobre los maestres y sus funciones, así como de otros oficiales de mar, pero la mano de obra portuaria es ignorada.[12] En 1913, el historiador Clarence H. Haring publicó la obra extraordinaria, *Comercio y navegación entre España e Indias*. Con un caudal de documentos de apoyo cubrió prácticamente todo lo indicado en el título, incluyendo el documento que citamos arriba. Observó todas las interconexiones entre las autoridades, comerciantes, banqueros, maestres, pilotos y marineros, inspectores, reglamentos e impuestos, organización de flotas, y la contratación de supervisores, carpinteros, calafates y otros “necesarios para el trabajo”. Pero se le quedó fuera del gran cuadro el trabajo necesario de cargar y descargas todos los barcos.[13]

---

[11] *Ordenanzas sobre la carga y armazón de los navíos*, a los oficiales de nuestra Casa de la Contratación que residen en Sevilla. Vitoria, 22 de julio de 1522. AGI, Indiferente 420, Libro 9, ff. 17-18v.

[12] Ver, por ejemplo, de la historiadora Inés María Santos García, “El oficial maestre de la Carrera de Indias”, *Revista General de Marina*, Tomo 263, julio 2012, pp. 23-39.

[13] Clarence H. Haring, *Comercio y navegación entre España e Indias.* Primera reimpresión en español (1979).

Veamos el panorama marítimo mercantil de Puerto Rico colonial en sus cuatro fases principales entre el siglo 16 y el siglo 19.

IV. Navíos durante la minería del oro

Desde 1508 a 1540, la actividad económica principal fue la minería del oro apoyada en los sistemas laborales de encomienda y esclavitud de los indios. Cuando los aborígenes comenzaron a decrecer en número fueron siendo sustituidos, poco a poco, y luego con intensidad, por la esclavización de negros procedentes de pueblos del oeste de África.

Aparte de los viajes iniciales de la conquista de Puerto Rico bajo el mando del capitán Juan Ponce de León, entre 1506 y 1509, el movimiento mercantil regular se emprendió desde 1510 en adelante. Entonces hubo numerosas travesías desde La Española a Puerto Rico, y de Castilla - del puerto de Sevilla y otros puertos del área de Cádiz - a la isla. Por lo regular se hacían escalas en las Islas Canarias, con labores portuarias adicionales, antes de cruzar el Océano Atlántico. Ello sucedía, por supuesto, en los viajes de vuelta de las Antillas coloniales a España.

En este gran movimiento mercantil marítimo entraron en relaciones socioeconómicas las autoridades e instituciones de España como la Casa de la Contratación, en funciones desde 1503, comerciantes, el conjunto de la gente de mar, artesanos y diversas categorías de trabajadores de carga y descarga naval y de transporte terrestre. En el ámbito del comercio, como señalan los historiadores Arrigo Amadori y Josué Caamaño Dones, tuvieron un papel destacado los *factores*, agentes o representantes de los mercaderes en las colonias.[14]

[14] Arrigo Amadori y Josué Caamaño Dones, “Los «factores mercantiles» en el comercio indiano a través de la legislación y la literatura jurídica (siglos XVI-XVIII”, *Revista Complutense de Historia de América*, Vol. 32, 2006, pp. 85-101.

Puerto Rico colonial temprano cuenta con series de documentos de viajes de 1512-1513 y 1516-1517, que contienen *Relaciones de navíos*, e incluyen barcos y sus nombres, identificación de la gente de mar y pasajeros. Así mismo, las *Relaciones de mercaderías*, detallando el equipaje y carga que introdujeron a la colonia. Se trata de un acervo de fuentes primarias único y especial; no hay otro igual para las demás colonias antillanas.

Todo el conglomerado de esas fuentes, sin embargo, no aborda el tema de los trabajadores portuarios que intentamos reconstruir. Como en otros casos ya vistos, sin embargo, es con referencia al cargamento de los barcos que podemos sacar el trabajo de los estibadores de los muelles. Aunque sea indirectamente, podemos darle algo de luz y subrayar la importancia de aquellos trabajadores invisibilizados y menospreciados a través de la historia.

Basta un ejemplo de Puerto Rico en el temprano siglo 16 para ilustrar el tema y problema de recomposición histórica que tratamos aquí. Durante el periodo de 1508 al 1521 la Villa de Caparra fue la capital de la colonia. Como estaba localizada a 6.5 kilómetros (4 millas) de distancia de la bahía de San Juan, su puerto era el localizado en el actual pueblo de Cataño. El 17 de marzo de 1516 arribó a dicho puerto el navío San Andrés. Su maestre era Francisco Sánchez y el piloto uno de apellido Quintero, con su tripulación de 22 “gente de mar”. En ese barco llegaron 17 pasajeros incluyendo tres mercaderes, un matrimonio, un muchacho, y dos colonizadores con una esclava cada uno, entre otros. Para algunos hay registro de las mercancías y pertenencias que trajeron. Indicaremos una selección como muestra, en el cuadro que sigue. Los precios están dados

en pesos (ps), tomines (ts) y granos (gs), subdivisiones con valores monetarios. Se indica el precio de cada artículo, seguido por el total. Según vayan leyendo, imaginen el proceso de carga y descarga, envolturas, recipientes, barriles, pipas, baúles, sacos, y otros envases y el trabajo bruto (o pesado) de los que lo hacían.

Cuadro 1: *Relación de mercaderías, navío*
San Andrés, 17 de marzo de 1516

Pasajeros	*Mercancías / Equipaje*	*Precios*
1. García Hernández mercader	20 quintales de higos prietos zafariés	4 ts 6 gs: 45 ps
	52,000 nueces	4 ts: 26 ps
	6 cueros para vino	1 po: 6 ps.
	167 varas y tres cuartas de jerga	1 tn 9 gs: 36 ps, 5 ts 9 gs
	30 arrobas de miel en botijas de a una cuarta	2 ts 3gs: 30 ps 7 ts 6 gs
	60 pares de zapatos negros	2 ts: 15 ps
	138 pares de alpargatas	1 tn: 17ps
	24 pares de serás de 2 en carga	3 ts: 9 ps
	100 ristras de ajos algo mal acondicionadas	9 gs: 9ps 3 ts
	6 barriles de aceitunas de a 10 almudes	2 ps: 12 ps
	30 tocinos que pesaron	

	48 arrobas	7 ts: 42 ps
	1 quintal de jabón blanco	a 1 po: 4 ps
	15 pipas de sardina	7 os: 105 ps
	12 cinchas de acémilas con sus látigos	2 ts 6 gs: 3 ps 4 ts
	1 resma de papel	1 po 4 ts
	40 arrobas de aceite en botijas	5 ts: 25 ps
	2 pipas de vino que tenía 24 arrobas	7 ts: 42 ps
	2 quintales de bizcocho	1 po 4 ts: 3 ps
	6 quintales de arroz	1 po el arroba: 24 s
2. Luis García, con su esclava Juana	7 quintales de higos blancos algo mal acondicionados	3 ts: 10 ps 4 ts
	5 fanegas de habas	1 po 2 ts: 6 ps 2 ts
	1 pipa de garbanzos que tiene 7 fanegas	1 po 2 ts: 8 ps 6 ts
	1caja con su llave	2 ps
	10 camisas de nabal basto	4 ts: 5 ps
	50 pares de alpargatas	1 tn: 6 ps 2 ts
	20 cajetas de carne de membrillo chicas	1 tn: 2 ps 4ts
	2 juegos de ajedrez con sus trebejos	6 ts: 1 po 4 ts
	6 sombreros guarnecidos de terciopelo blancos	6 ps
	12 millares de nueces	a 4 ts: 6ps

	2 pipas de vino blanco en que tuvieron 24 arrobas	a 6 ts: 36 ps
	5 pipas de harina	35 ps
	12 vasos de loza	a 1 tn 6 gs: 2 ps 2 ts
	1 jarra verde para agua	1 po
	20 jarretas de aceitunas gordas de a 3 celemines	4 ts: 10 ps
	1 paño de manos	2 ps
	4 saleros de estaño	2 ts: 1po
	1 peso de pesar oro	1 po 2 ts
	2 arrobas de vino en botijas	1 po 4 ts
	1 colchón, 1 sábana y 1 almohada	4 ps
	unas escribanías viejas con sus aparejos	3 ts
	2 librillos de rezar en romance	2 ts
	6 morteros	1 po
3.Fernando López mercader, por Alonso Sánchez Lobo	50 pares de alpargatas	a 1 tn: 6ps 2 ts
	8 gorras, 6 prietas y 2 de grana	8ps
	2 docenas de zapatones y medios zapatones de cuero	2 ts 6gs
	12 pares de servillas de mujer	1 tn: 1 po 4 ts
	24 pares de servillas de hombre	4 ts/docena:

	blancas	1 po
	60 varas de jerga	a 1 tn 6 gs: 11 ps 2ts
	8 arrobas de miel en 48 jarros	a 1 tn 3 gs: 7ps 4 ts
	20 docenas de agujetas de hilera	4 gs: 6 ts 8 gs
	1 libra de canela	1 po
	10 libras de comino	a 1 tn: 1 po 2 ts
	1 almud de culantro seco	4 ts
	24 camisas de presilla labrada	3 ts 3 gs: 7 ps 6 ts
4. Lorenzo Ramos	2 pipas de vino tinto en que había 41 arrobas	30 ps 6 ts
	120 varas de jerga	a 1 tn 6 gs: 22 ps 4 ts
	30 camisones caseros y de nabal blancos	4 ts: 15 ps
	12 calzones hasta la rodilla de lienzo casero	a 1 tn: 1 po 4 ts
	1 quintal de bizcocho bazo	1 po 4 tgs
	1 caja en que venía la ropa	1 po
5. Alonso de Godoy por si y por Gonzalo de Sevilla	10 arrobas de candelas de sebo	1 po 1 tn 9 gs:
	12 lanzas	a 1 tn 7 gs: 2 ps 3 ts
	100 pares de alpargatas	a 44 maravedíes 9 ps 6 ts 5 gs
	1 quintal de arroz	4 ps

4 arrobas de ciruelas pasas	2 ps
24 almajarras de agua rosada	6 gs: 1 po 4 ts

Fuente: Tanodi, *DRHPR,* Vol. I (2010: 301-306).

Todo esto, y mucho más, fue subido al navío San Andrés en Sevilla y bajado en Puerto Rico por los que hicieron de braceros de los muelles en aquel entonces. Y así por el estilo con todas las demás embarcaciones. Como se ve, algunos productos o artículos se refirieron con lo que pesaban en quintales (100 lbs) y arrobas (25 lbs).[15] El peso de la mercancía comercial aumentaría, con el desarrollo del cultivo de la caña de azúcar y de sus productos derivados. El azúcar se había convertido en una de las mercancías más apetecibles en los mercados de Europa desde muchos años antes. [16]

[15] Para estas y otras medidas, véase de mi autoría, *Pesas y medidas en las Antillas españolas, Siglo XVI.* Diccionario Histórico (2013).
[16] Como introducción, véase de mi autoría, *Orígenes y cultura de la caña de azúcar* (2017).

V. Embarque del azúcar mercantil

La segunda fase de la colonización se estructuró en torno al complejo de ingenios, movidos por agua canalizada de los ríos hasta el molino y trapiche, puestos en acción con tracción animal, bueyes o caballos, para la producción mercantil de azúcar. Se desplegó entre mediados de la década de 1540 hasta 1660, aproximadamente. La mano de obra se basó principalmente en la esclavitud, de criollos nativos y de bozales (como llamaban a los importados de África).

Para este periodo histórico contamos con dos obras de historiadoras, de envergadura. Una es, *Siglo en Blanco. Estudio de la economía azucarera en el Puerto Rico del siglo XVI)1540-1612),* de Elsa Gelpí Baíz, publicada en el año 2000. Cubriendo la segunda mitad del siglo 16, ella reunió datos de 222 barcos llegados de España y 68 de Islas Canarias (La Palma, Tenerife y Gran Canaria) a Puerto Rico, y de 149 de la isla a España.

Gelpí Baíz resumió los productos importados, es decir de los barcos cargados en España y Canarias. Parecido al comercio en la primera fase, se transportaron a la isla: (a) comestibles incluyendo harina, aceite, vinagre, aceitunas gordas y manzanillas, higos, perniles de jamón y tocino, garbanzos, vino; (b) textiles, camisas de distintas calidades, ropa, artículos de vestir, sombreros, etc ; (c) herramientas de agricultura y ganadería, azadas y herraduras entre ellas; (d) productos de farmacia, como ruibarbo, ungüentos y aguas perfumadas y otros; (e) instrumentos para los ingenios azucareros, como tachos, sierras de mano, espumaderas, calderas de cobre, y otros.

Los productos principales de exportación de la colonia a España - teniendo Sevilla el monopolio comercial - eran azúcar, cueros vacunos y jengibre. Para el periodo de 1561 a 1599, con lagunas de información en diez años, Gelpí Baíz documentó el envío a España de 153,784 arrobas, equivalente a 3.8 millones de libras (1.7 millones kg.) de azúcar, con valor global de 35.5 millones de maravedís. Por otro lado, en ese periodo constató el embarque de no menos de 100,000 cueros vacunos con valor total de 17 millones de maravedís. Los embarcos de jengibre, usado especialmente como tintes en las manufacturas textiles, se registran a partir del 1582 a 1599. Entonces se enviaron 20,803 quintales de jengibre, algo más de 2 millones de libras (sobre 900,000 kgs), con valor de casi 113 millones de maravedís. Por otro lado, hubo envíos esporádicos de madera de los árboles de cedro y maga, algodón y cocos. Apuntó la historiadora que el azúcar se empacaba en cajas pesando de 30 a 33 arrobas (750 a 825 lbs / 340 a 374 kg).[17] Los cueros se ubicaban en piezas abiertas (en estibas, unos encima de otros) y el jengibre se colocaba en costales o sacos de tela.

Gelpí Baíz dedicó un apartado a “El mundo del trabajo”, que comprende desde artesanos a “boyeros, arrieros o carreteros”, libres y esclavos (negros y mulatos). Estos últimos, “trabajaban con carretas de bueyes y se encargaban de llevar el azúcar, el jengibre y los cueros al puerto, de transportar las mercaderías que llegaban de España a los ingenios y haciendas y de acarrear los materiales de construcción hasta la

[17] Sobre la introducción y comercio del azúcar en la primera fase de la conquista, véase, Francisco Moscoso, “La apertura del mercado de azúcar y sus precios en Puerto Rico, 1506-1519”, en Alberto Viera, editor, *História do açúcar. Rotas e mercados* (Região Autónoma de Madeira: Centro de Estudos de História do Atlántico- CEHA / Secretaría Regional do Turismo e Cultura, 2002), pp. 275-293.

ciudad, especialmente para las fortificaciones".[18] Las operaciones de carga y descarga de las embarcaciones de ríos cercanos a los ingenios azucareros y de los navíos en el puerto de San Juan y otros puertos de la isla no fueron abordadas en el libro. Sospecho, como hemos observado antes para Sevilla y Puerto Rico desde su comienzo colonial, que las fuentes primarias no brindan datos al respecto. En este caso, sin embargo, podemos inferir que el trabajo de "bestias de carga" lo hacían los esclavizados, principal fuerza laboral de aquella época, y quizás suplementados por algunos peones mal pagados.

En *Isla Atlántica Puerto Rico*, la historiadora Jennifer Wolff, explorando muchas fuentes inéditas del Archivo General de Indias, ha documentado a fondo y reconceptualizado a Puerto Rico en el periodo específico de 1580 a 1636. Lejos de ser una isla aislada y tenida solo como un "bastión militar" (de hecho, mal armado), Wolff destaca a Puerto Rico como un importante componente del comercio de contrabando en un amplio entramado de actividad económica interconectando el Caribe, América del Sur, África y Europa a través de múltiples circuitos navales del océano Atlántico.

Para el periodo indicado, que Wolff considera de transición a un nuevo escenario imperialista de rivalidades entre España, Portugal, Inglaterra, Francia y Holanda, con repercusiones mundiales, presenta evidencia de la entrada y/o captura de 123 barcos extranjeros practicando el contrabando. Lo hicieron bajo los subterfugios de "arribadas forzosas" y "descaminos", en no pocas ocasiones involucrando gobernadores y otros oficiales, comerciantes y hacendados y otros pobladores. Estos términos

[18] Elsa Gelpí Baíz, *Siglo en Blanco. Estudio de la economía azucarera en Puerto Rico, Siglo XVI* (2000).

eran los empleados para identificar barcos que tenían otros destinos pero que llegaban a Puerto Rico por accidentes o averías, o por ser atacados por piratas o corsarios.

El contrabando fue estimulado por la propia insuficiencia, obstáculos burocráticos e irregularidad del comercio oficial o legal español. La mayoría eran embarcaciones de portugueses traficando esclavizados de África, de la zona de trasbordo de las Islas de Cabo Verde, o del continente desde Senegal y Guinea hasta Angola.

Con frecuencia ocurrían accidentes de barcos encallados en la bahía. Wolff ofrece ejemplos de esclavizados a quienes daban las tareas más duras. En el puerto, esclavos alquilados “daban bomba a los navíos anegados «día y noche»…por no poder más la gente de mar”. A ellos también se le encargaba de “desarrumbar” (descargar) los barcos. Evidentemente, las labores eran compartidas con peones. Pues, “en 1590, su precio de alquiler para estas faenas era de 5 reales el día, un real menos que el de los peones libres”. Como era de esperarse, el pago no era efectuado a los esclavos, sino a sus amos.

De la información brindada por Wolff componemos un cuadro de muestra para destacar los cargamentos:

Cuadro 2: *Cargamentos de barcos de arribadas forzosas, 1580-1636*

Año	*Navío*	*Cargamento*	*Salida*	*Destino*
1580	Puerto Salvo	mercaderías	Lisboa	Brasil
1585	desconocido	300 esclavos	Lisboa	Brasil
1588	San Gabriel	1,000 botijas de vino, 10 quintales de jarcia, aceitunas, cuchillos, candeleras, alfileres, hilo, cintas, espejos y géneros variados (jergullas de Flandes, manguillas de Holanda, calzas y camisas de Ruan)	San Lúcar	Cuba y Jamaica
1589	La Vera Cruz	20 toneladas de vino, vinagre, 3 quintales de quesos, 16 lbs de cera	La Palma	Santo Domingo
1607	La Encarnación	28 esclavos	Cabo Verde	Canarias
1609	Nuestra Señora	Harina, bizcocho, roscas, nueces, conservas, espejos, cuchillas, cintas, lona, camisas, textiles (Bretaña, paño basto, lino, lana, lanilla Ruan, Holanda, bocací, brin), “un esclavo	La Madera	Cabo Verde

		nombrado Fernando".		
1611	San Antonio	Tenía 200 licencias de esclavos, vendió el armazón en Puerto Rico a cambio de más de 770 quintales de jengibre; unos 300 cueros y 6 pipas y 2 cajas de azúcar.	Angola	Nueva España

Fuente: Wolff, *Isla Atlántica Puerto Rico* (2022: 87-99).

Se puede presumir las maniobras "forzosas" - hasta de Lisboa a Brasil - que hicieron estos barcos de contrabando para desviar su destino a Puerto Rico. Para los trabajadores que descargaban y cargaban, no hacía diferencia.

Durante la primera mitad del siglo 17, sin embargo, se redujo la producción azucarera. Se debió a las restricciones del monopolio comercial de Sevilla (imponiendo cuotas de compra, por ejemplo), ataques e incendios destructivos ocasionados por indios caribes y piratas, y pleitos de familia. Muchos esclavos empleados antes en las haciendas de azúcar pasaron a laborar en las estancias dedicadas al cultivo del jengibre. Fray Martín Vázquez de Arce, obispo de Puerto Rico, en una carta del 30 de octubre de 1607, observó: "los ingenios de azúcar se van perdiendo porque los que los tienen ocupan los negros en la labor del jengibre". Para mediados del siglo quedaban solo siete ingenios, documentó la historiadora Enriqueta Vila Vilar, de quien tomamos la cita anterior.

Vila Vilar apuntó que hubo ensayos agrícolas de tabaco y cacao, al tiempo que la ganadería se desparramaba por la isla sin organización. En

documentos de Contaduría (legajo 1077) examinados por ella para el periodo de 1621 a 1632, señaló un movimiento comercial oficial y legal "escasísimo", con el arribo apenas de 100 barcos. De esos solo 10% provenían de Sevilla; 40% de Islas Canarias y 40% de otras colonias de Hispanoamérica. Por las vías del comercio legal, en muchas ocasiones los productos agrícolas de la isla se perdían por falta de navíos para exportarlos. La historiadora cita una carta a las autoridades del gobernador Juan Pérez de Guzmán quejándose que desde 1649 al 1660 no había llegado ni un "navío de registro" de España.[19] Aunque dedicó un apartado al contrabando, no lo exploró a fondo y su conclusión de que la isla estaba en un estado pobre debido al reducido movimiento mercantil oficial, debe ser matizado en lo mínimo. La obra de Wolff, como vimos antes, presenta un cuadro bastante distinto, al menos hasta 1636. Aunque la obra de Vila Vilar fue pionera respecto a Puerto Rico colonial de aquel periodo, y su contribución es inmensa, como sucede en otros casos, entre otros temas pasó por alto los cargamentos y su manejo en los puertos.

[19] Enriqueta Vila Vilar, *Historia de Puerto Rico, 1600-1650* (1974: 46).

VI. Exportación de cueros y madera

La tercera etapa de la colonización española de Puerto Rico estuvo caracterizada por la ganadería con actividad principal de exportación de cueros vacunos y madera de los bosques. Se extendió desde la década de 1660 a la de 1770. En los *hatos* se criaba ganado vacuno, caballar y porcino. El régimen el latifundio hatero se apoyó con el trabajo combinado de esclavos y de agregados o campesinos libres pobres sin tierras propias.

Para la segunda mitad del siglo 17 tenemos otra valiosa obra basada en fuentes del AGI, *Historia de Puerto Rico, 1650-1700* del historiador Ángel López Cantos. Sobre los temas de la economía, comercio legal y contrabando, él examinó y extrajo datos valiosos de los legajos de Contaduría 1078 y 1079, entre otros documentos. En lo que atañe a nuestro tema, López Cantos también citó la carta del gobernador Pérez de Guamán acerca de los once años que no llegaron “navíos de registro”. Pero, buscando en otras fuentes encontró que, en ese periodo, debido a emergencias o para dar avisos, atracaron 4 barcos de Castilla, 5 de Canarias, y 7 de otros puertos del Caribe, para un total de 16.

De la información manejada por López Cantos podemos formar unos cuadros del movimiento naval de España, Canarias y otros puertos de Hispanoamérica colonial a Puerto Rico, con indicación general de los cargamentos. Los barcos fueron clasificados en 7 tipos: navío, nao, carabela, urca, fragata, fragatilla y bergantín.

Cuadro 3: *Movimiento naval del ámbito español a Puerto Rico, 1650-1699*

	Barcos	*Carga*
I. España (Reinos de Castilla, Sevilla, Cádiz)		
	27	vinos, mercaderías, hierro, tejidos, aceite, frutos, aguardiente, libros, papel
II. Islas Canarias (Tenerife, La Palma)		
	13	vinos, harina, quesos, loza, conservas, aguardiente, frutos, vinagre, cera
III. Hispanoamérica (Santo Domingo, La Habana, Vera Cruz, Cartagena, Cumaná, Isla Margarita, La Guaira, Trinidad)		
	54	casabe, azúcar, cacao, cueros, harina, maíz, aguardiente, arroz, carne, manteca, sebo, melado.

Fuente: López Cantos (1975: 312-340)

En todos estos puntos, por supuesto, hubo sus correspondientes actividades portuarias. Para el mismo periodo, López Cantos brinda información de los barcos que hicieron escala o salieron de Puerto Rico a España y Canarias, y a destinos de Hispanoamérica.

Cuadro 4: *Movimiento naval de Puerto Rico al ámbito español, 1650-1699*

I.	España (Cádiz y Sevilla)	
	Barcos	*Carga*
	15	azúcar, jengibre, tabaco, cueros, cacao, algodón, algodón, madera, achiote, cayol, dulces
II.	Canarias	
	3	azúcar, cueros, bastimentos para la tripulación
III.	Hispanoamérica	
	71	cueros, corambre, cordobanes, sal, cacao, loza, maíz, pescado, especias, tejidos, frutos, negros esclavos

Fuente: López Cantos (1975: 342-367).

En cuanto al movimiento mercantil legal de entrada a Puerto Rico, de los registros conocidos 94 provinieron de ámbito español. Pero apenas 29% fue de España, 14% de Canarias, mientras que 57% vino del área colonial caribeña. Asimismo, el comercio legal de Puerto Rico refleja que, del registro de 89 embarcaciones conocidas solo 17% iban a España, 3% a Canarias y 80% se repartían en la esfera intercolonial.

López Cantos abordó el tema del contrabando haciendo algunas observaciones interesantes y brindando datos sorpresivos. Ya hemos visto antes, que desde el siglo 16 el contrabando comenzó a proliferar debido al movimiento mercantil insuficiente, muy irregular, plagado de torpezas burocráticas y cargado de agobiantes impuestos de España. Para la segunda mitad del siglo 17, citando de documentos de aquel periodo López Cantos señaló que toda la población de Puerto Rico, desde los gobernadores y oficiales Reales, obispos y sacerdotes, hacendados, soldados, y campesinos en general, participaban y se beneficiaban del contrabando. Fray Francisco de Padilla, obispo involucrado y cómplice del gobernador Gaspar Martínez de Andino, apuntó en una carta del 19 de junio de 1689 que “ya no hay en esta costa, ni aun en toda la isla, puerto ni ensenada que no lo sepan los comerciantes extranjeros, porque residen en ellos sin embarazo ni oposición”. En otros informes del gobierno, López Cantos señaló “que una pequeña parte de las operaciones comerciales ilícitas se hacían en canoas y lanchones”.

Este historiador brindó información de 80 barcos contrabandistas capturados (algunos hundidos), de sus procedencias y cargamentos decomisados: 14 eran de España e Hispanoamérica (más dos sin especificar), y 64 provenían mayormente de países y colonias rivales y enemigos de España. Reordenamos parte de la información, y con base en el número de barcos, en el cuadro que sigue.

Cuadro 5: *Contrabando en barcos extranjeros a Puerto Rico, 1650-1700*

	Procedencia	*Número*	*Carga*
1.	Holanda	18	mercadurías, ropa, vinos, tejidos, negros
2.	Inglaterra	8	especies, ropa, vinos, aguardiente, negros
3.	Curazao (holandés)	7	mercadurías, ropa, vinos, negros
4.	Jamaica (inglés)	7	ropa, azúcar, cueros, sal, negros
5.	Martinica (francés)	5	ropa, frutos, azúcar, sal, mercadurías
6.	Santo Tomás (danés)	3	negros
7.	Portugal	2	ropa, telas, conservas
8.	Flandes (holandés)	1	mercadurías, alimentos, negros
9.	Recife	1	n.i.
10.	Bermuda	1	sal
	Total	53	

Fuente: López Cantos (1975: Apéndice II).

Aparte de esos barcos hubo 11 sin especificar procedencia. Es una muestra de las embarcaciones interceptadas. Como había señalado antes el historiador Arturo Morales Carrión, el desafío al monopolio colonial de España por sus rivales imperialistas de Inglaterra, Francia y Holanda se

manifestaban por vías de corsarios y ataques directos de flotas invasoras, o mediante la piratería, desde el siglo 16. A partir del siglo 17 comenzaron a arrebatarle colonias y ocupar territorios insulares y continentales, siempre a costa de los indígenas preexistentes.[20]

El siglo 18 de Puerto Rico colonial cuenta con una historiografía significativa que trata de diversos temas de la sociedad, gobierno, eventos militares y la cultura. Sin embargo, hay miles de documentos inéditos del Archivo General de Indias, y de otros archivos, esperando ser investigados. Aun los documentos conocidos, deben ser revisitados pues de muchos se ha extraído parte de la información y asuntos que más han interesado a unos y otros. Esto aplica a la historiografía en general, de cualquier siglo o periodo. Con respecto al escenario marítimo mercantil y portuario, el tema aguarda por investigación bien documentada y su análisis histórico correspondiente.

“Durante toda la primera mitad del siglo, el comercio puertorriqueño había sido totalmente nulo”, afirmó tajantemente Bibiano Torres Ramírez. El historiador contribuyó con obra, *La Isla de Puerto Rico, 1765-1800* (1968). Su sentencia es debatible hasta que no se produzca una investigación sobre lo ocurrido antes del periodo estudiado por él.

Torres Ramírez observó que la Corona estaba preocupada principalmente con “cortar, rotundamente, el comercio ilícito”. La situación política de España se agravó en noviembre de 1700. El rey Carlos II murió sin dejar heredero a la dinastía Habsburgo, que reinaba desde el tiempo del rey Carlos I de Castilla, en 1518; y luego como emperador Carlos V de la cristiandad europea. El sobrino del rey Luis XIV de la dinastía Borbón,

[20] Arturo Morales Carrión, *Puerto Rico y la lucha por la hegemonía en el Caribe* (1995).

de Francia y de la española María Teresa de Austria, Felipe de Anjou fue designado rey de España. Con el nombre de Felipe V, se inauguró la dinastía Borbón, con el apoyo de la mayoría aristocrática española. Sin embargo, Austria, Holanda e Inglaterra apoyaban otro candidato, el archiduque Carlos de Austria. Entonces estalló la Guerra de Sucesión española, desde julio de 1701 hasta 1713; finalmente prevaleció la dinastía Borbón. Durante esos años el movimiento mercantil legal se interrumpió, y aumentaron las actividades de contrabando. Torres Ramírez señaló que "para cortar el tráfico ilegal se armaron corsos de lo que se obtuvieron muchos comisos", o capturas de barcos enemigos con todos sus cargamentos.

Un corsario era un dueño, a veces capitán, de uno o varios barcos para servir de guardacostas y atrapar embarcaciones extranjeras que hacían comercio ilegal. Llamaban *patente de corso* al contrato entre el gobierno y el corsario para llevar a cabo esta acción. El más famoso corsario de aquella época o por lo menos más estudiado, y probablemente de toda la historia de Puerto Rico, fue Miguel Enríquez.

El historiador Ángel López Cantos publicó una biografía, titulada *Miguel Enríquez* (1989), con alguna información de sus actividades. Miguel Enríquez (1674-1743), nació en San Juan, clasificado como mulato, hijo de un vecino blanco (con sospechas de que fue un sacerdote) y una mulata que había sido esclava y liberada por su ama Leonor Enríquez, de quien adoptó el apellido. Su abuela era esclava, oriunda de Angola. De joven recibió instrucción primaria y trabajó como zapatero. Luego se asentó por su cuenta como pequeño comerciante próspero. Esa fue su base para adquirir algunos barcos y llegar a ser contratado como corsario.

Enríquez no salió de su base de operaciones en San Juan desde donde comandó una flota de hasta 30 embarcaciones, con capitanes corsarios bajo su dirección. Tuvo gran actividad corsaria entre 1704 y 1735, de lo que se enriqueció enormemente. Llegó a poseer ingenios azucareros, hatos de ganado, tiendas en la capital, y ser amo de hasta 250 esclavos distribuidos entre el campo y la ciudad. El número total de barcos que su empresa atrapó es desconocido. López Cantos reunió información sobre 41 capturas para algunos años en particular; de algunos no se informa el nombre del barco corsario ni el lugar (n.i.) donde se capturó en el Mar Caribe.

Cuadro 6: *Capturas de barcos por el corsario Miguel Enríquez,1725-1731*

	Nave corsaria	*Lugar de captura y tipo*	*Nación extranjera*	*Fecha de arribada en SJ*
1.	La Fortuna	n.i. balandra	Inglaterra	28-4-25
2.	La Verdad	n. i. . balandra	Francia	25-6-25
3.	La Verdad	n.i. balandra	Dinamarca	25-6-25
4.	n.i.	n.i. balandra	Inglaterra	22-12-26
5.	n.i.	La Habana balandra	Inglaterra	21-7-27
6.	El Postillón	Vieques balandra	Inglaterra	30-8-27

7.	El Postillón	Culebra goleta	Inglaterra	2-9-27
8.	El Postillón	n.i. balandra	Inglaterra	4-9-27
9.	El Postillón	n.i. balandra	Francia	27-9-27
10.	El Postillón	n.i. balandra	Dinamarca	30-10-27
11.	El Postillón	Panistron 2 balandras	Inglaterra	31-10-27
12.	n.i.	Santa Cruz balandra	Inglaterra	3-11-27
13.	El Postillón	n.i. balandra	Inglaterra	11-11-27
14.	El Postillón	n.i. balandra	Inglaterra	17-11-27
15.	n.i.	Santa Cruz goleta	Inglaterra	28-12-27
16.	El Postillón	n.i. balandra	Inglaterra	19-4-28
17.	El Postillón	n.i. Gol	Inglaterra	24-4-28
18.	El Postillón	n.i. 3 balandras	Inglaterra	28-4-28
19.	La Fe	n.i. balandra	Francia	10-5-28

20.	n.i.	Vieques balandra	Inglaterra	21-6-28
21.	La Fe	n.i. fragata	Inglaterra	8-9-28
22.	El Pequeño P	Vieques balandra	Inglaterra	15-10-28
23.	n.i.	S. Domingo balandra	Inglaterra	2-11-28
24.	n.i.	S. Domingo goleta	Inglaterra	6-1-29
27.	La Amarilla	n.i. fragata	Inglaterra	11-2-29
28.	El Postillón	n.i.	Francia Balandra	18-5-29
29.	n.i.	Vieques goleta	Dinamarca	16-3-29
30.	n.i.	Caracas balandra	Holanda	7-10-29
31.	n.i.	C.S. Juan bergantín	Inglaterra	25-10-29
32.	n.i.	La Habana 2 balandras	Inglaterra	28-4-30
33.	n.i.	La Habana Goleta	Dinamarca	28-4-30
34.	n.i.	S. Cristóbal balandra	Inglaterra	28-7-30

35. n.i.	S. Cristóbal balandra	Inglaterra	24-8-30
36. n.i.	Santa Cruz paquebote	Inglaterra	21-10-30
37. n.i.	Puerto Rico goleta	Inglaterra	8-6-31
38. n.i.	Puerto Rico balandra	Inglaterra	31-7-31
39. n.i.	Puerto Rico goleta	Holanda	7-9-31

Fuente: López Cantos, *Miguel Enríquez* (1998: 346).

Son muchos más los casos, incluso con pérdidas de tripulación en enfrentamientos. Sin embargo, la muestra es suficiente para probar que hubo movimiento mercantil aunque fuera indirecto por las capturas de naves extranjeras. Algunas de ellas pasaron a ser propiedad de Enríquez. Lo más probable es que los trabajadores de los muelles, en su mayoría, eran esclavos del propio corsario y de otros vecinos.

Sobre el comercio legal en la segunda mitad del siglo, en la única obra sobre ese periodo basada en fuentes del AGI, *la Isla de Puerto Rico, 1765-1800* (1968), su autor, Bibiano Torres Ramírez no aportó nada. Tiene dos apartados sobre la Real Compañía de Barcelona y la Compañía Aguirre-Arístegui. A la primera la Corona concedió en 1756 el monopolio del comercio con Puerto Rico, Santo Domingo y la Isla Margarita, al norte de Venezuela. Y la segunda fue contratada en 1765 para introducir miles de esclavizados negros de África a “diversas provincias de las Américas”,

incluyendo 500 a 600 a Puerto Rico, anualmente; la isla serviría, a su vez, de punto de redistribución caribeña.

Torres Ramírez no brindó ni un dato sobre el movimiento mercantil entre Barcelona y Puerto Rico. Apenas mencionó, citando la obra del viajero André Pierre Ledrú, que durante la Guerra franco-española con Inglaterra (1779-1783), los corsarios de Puerto Rico (no identificados) hicieron “más de 200 presas, hechas al enemigo”. Con la venta de sus cargamentos de mercancías surtieron al país “de toda clase de mercaderías, y puesto, en circulación, gran cantidad de dinero”. Fue un respiro comercial que terminó con el fin de la guerra.[21]

Sobre la compañía esclavista, Torres Ramírez señaló que los introducidos en Puerto Rico serían cambiados por frutos del país tasando a 250 pesos por esclavo. Tampoco ofreció datos sobre la llegada y salida de los barcos de este tráfico. Indicó que, a pesar de estar prohibido, la compañía se dedicó a introducir harina tan necesitada en la colonia. En 1769, el gobernador Miguel de Muesas “descubre un comiso de 1,438 barriles”. Luego la compañía consiguió permiso para llevar dos barriles de harina por cada esclavizado introducido.

Otro tanto sucede con la Real Factoría de Tabaco, autorizada en 1785. Su principal comprador fue Holanda. Aunque se señaló el estímulo del cultivo y crecimiento de la producción de tabaco, nada aportó el historiador sobre su movimiento naval y proceso de embarque. De manera que se impone volver sobre algunas fuentes primarias identificadas, para ver si se pasó por alto todo lo referente a estos temas; y quizás descubrir documentos inéditos pertinentes.

---

[21] Bibiano Torres Ramírez, *La Isla de Puerto Rico, 1765-1800* (1968: 85).

Por otro lado, el comercio clandestino continuó siendo la alternativa de la sociedad criolla, ya con rasgos nacionales puertorriqueños, frente a los monopolios, altos costos, y limitaciones de la España imperial cada vez más en decadencia. El mejor cuadro general del comercio ilícito lo ofreció el mariscal Alejandro O'Reilly, oficial irlandés al servicio del monarca español, en dos informes que remitió al rey: *Relación circunstanciada del actual estado de la población, frutos y proporciones para fomento que tiene la Isla de San Juan de Puerto Rico*, del 15 de junio de 1765, y *Varias noticias relativas a la Isla de Puerto Rico*, 20 de junio de 1765. A esto es lo que en la historiografía le han llamado en conjunto la "Memoria de O'Reilly".

El Mariscal tampoco ofreció observaciones sobre el movimiento naval y el proceso de descarga y embarque. Sin embargo, hizo algunos señalamientos sobre la realidad del abundante y abierto comercio clandestino practicado en todo el país. En *Varias noticias*, escribió:

> El trato ilícito se hace con la mayor franqueza en toda la isla: las embarcaciones extranjeras llegan con más frecuencia a la costa del Sur y del Oeste; no usan en esto disimulo alguno. Arriban a cualquiera de los puertos, echan su ancla, envían a tierra su lancha o canoa, acuden los habitantes a la playa y se hace allí el trato.
>
> Uno de los medios de que usan estos vecinos para introducir parte de estos géneros en la plaza de Puerto Rico, es el enviar los interesados desde la Ciudad a los pueblos de la costa, barcos para cargar frutos de la Isla. Toman allí los efectos que los comisionarios les tienen aprontados, o pasan en los mismos barcos a las Islas inmediatas a traerlos. De vuelta tocan en algunos puertos de nuestra costa,

> toman algún arroz, maíz y otros frutos, con cuyo pretexto hallan fácil entrada y desembarco en la Ciudad.
>
> El trato ilícito se hace con los holandeses desde Curazao y San Eustaquio, dinamarqueses, desde Santo Thomas y Santa Cruz, ingleses de las Islas inmediatas, y muchos de esta nación que hay avecindados en las de Dinamarca.
>
> Los holandeses se llevan la mayor parte del tabaco, los ingleses el palo de mora y guayacán, los dinamarqueses los víveres y el café, y todos, algunas reses vacunas y cuantas mulas pueden conseguir.

Como complemento documental de la información que obtuvo de varios individuos, O'Reilly incluyó varios apéndices de estadísticas. En la tabla número siete brindó una muestra de frutos, ganado y madera que los extranjeros - enemigos de España, pero amigos de los criollos puertorriqueños - y sus valores estimados anuales que extraían de la colonia, supuestamente bien pobre, de Puerto Rico. El año de referencia es 1765. Los pueblos y jurisdicciones, incluyendo sus costas, involucrados que identificó fueron: la Villa de San Germán, Añasco, Ponce, Coamo y Guayama. Es decir, del Oeste y Sur de la isla.

O'Reilly reunió la información parcial en un cuadro de los productos con sus valores totales pesos, y de lo cual reorganizamos con los principales en el cuadro que sigue:

Cuadro 7*: Valor de frutos, animales y ganado sacado en comercio clandestino de Puerto Rico, 1765*
(valor en a pesos)

Jurisdicción	*Mulas*	*Tabaco*	*Palo de mora*	*Guayacán*	*Café*	*Cueros*	*Burros*	*Pimienta*
Coamo	8,000	12,000	2,000	2,000	500	450	500	300
Guayama	5,340	3,749	7,580	2,812	1,866	208	675	3,000
Ponce	10,500	1,000	6,000	800	24	76	1,500	n.i.
S. Germán	8,000	3,000	6,000	3,000	874	1,500	n.i	n.i.
Añasco	3,000	5,000	n.i.	n.i.	200	200	n.i.	n.i.

Fuente: O'Reilly, *Relación circunstanciada,* 1765.

Claramente, toda la costa sur era la zona de mayor actividad contrabandista. En términos del valor total en pesos obtenido de esos productos principales, las ganancias se distribuyeron en el orden indicado arriba: Coamo, 25,750 ps; Guayama, 23,364 ps; Ponce, 19,900 ps; San Germán, 19,300 ps; y Añasco, 8,400 ps. El mismo O'Reilly señaló que esos son datos que pudo conseguir, por lo que deben ser considerados como fragmentarios y, por supuesto, los beneficios eran mucho mayores. Por otro lado, el mariscal además ofreció un listado de mercancías con sus precios de venta introducidas que incluyeron telas, ropa y efectos de vestir; harina; vino; aguardiente; y herramientas tales como machetes, azadas; acero, plomo y hierro; y pólvora y municiones. Para nuestro propósito aquí ello hace constar la gran actividad portuaria ilícita (en canoas, barcazas,

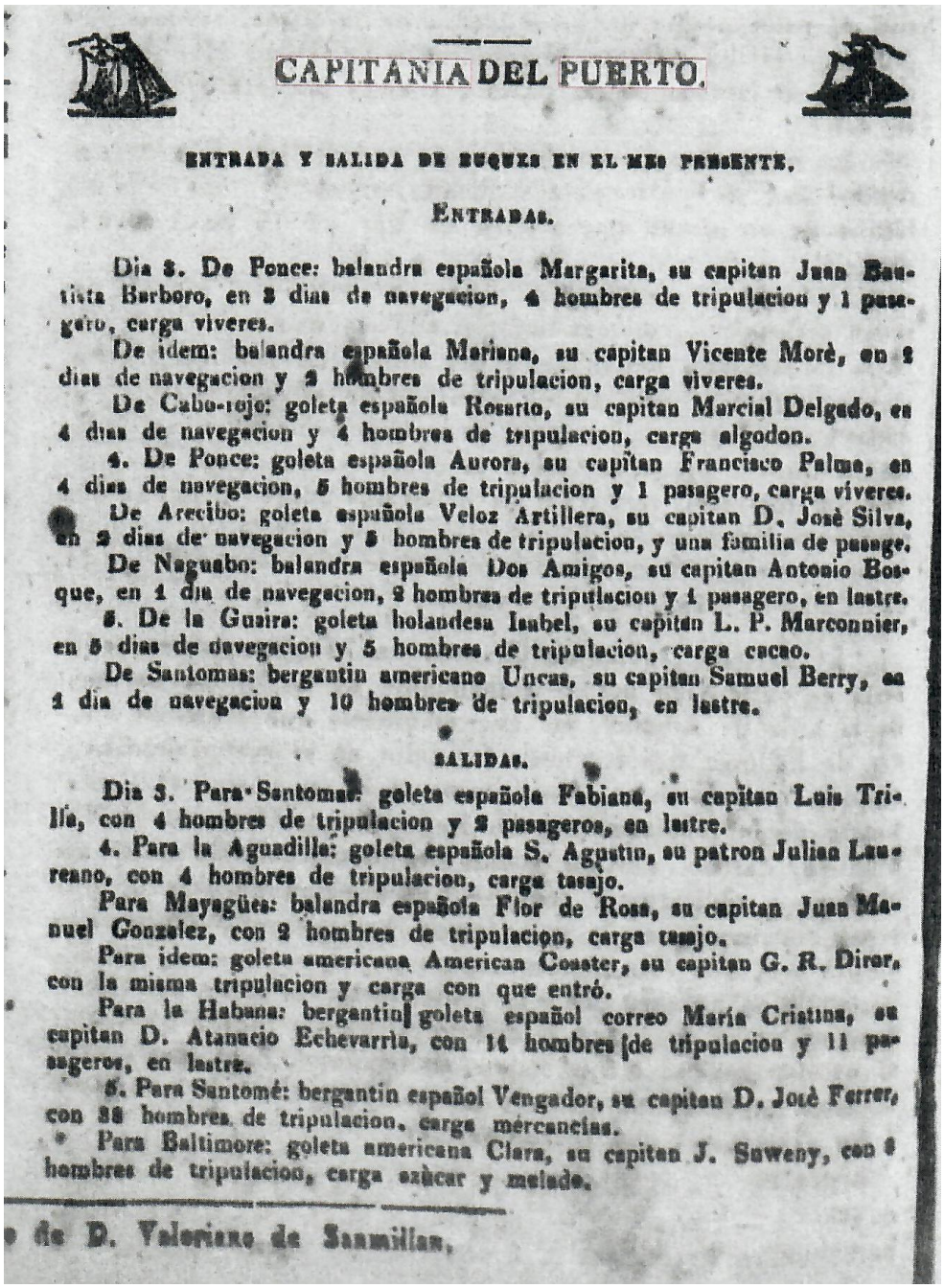
botes, y metidos en el agua) de carga y descarga implícita. Movilizaron a esclavos, peones y campesinos en general para esas tareas.[22]

[22] Los textos de O'Reilly fueron publicados en la antología editada originalmente en 1854 por el escritor Alejandro Tapia y Rivera, *Biblioteca Histórica de Puerto Rico* (San Juan: Instituto de Cultura Puertorriqueña, 1970), pp. 624-661.

VII. Movimiento naval en la era agrocomercial

La base económica de cuarta etapa de la colonización se comenzó a delinear con el despegue de la hacienda de agricultura comercial, a partir de la década de 1770 y hasta comienzos de la década de 1870. Durante esos años la estructura social laboral se apoyó en el trabajo de campesinos agregados (en relaciones semi-feudales con los terratenientes), esclavos criollos e importados, y artesanos, peones y jornaleros asalariados. Como trasfondo histórico mundial el modo de producción capitalista se desarrolló extraordinariamente con el impulso de la revolución tecnológica industrial. La producción agrícola orientada al mercado exterior se concentró en los cultivos del azúcar, café, tabaco y algodón.

A lo largo de ese periodo histórico el movimiento naval mercantil de Puerto Rico aumentó con una actividad portuaria incesante. Otro factor de estímulo mercantil fue la política de España permitiendo el comercio con países amigos, de Europa y Estados Unidos. Con frecuencia en el periódico *Gaceta de Puerto Rico* se publicaron informes de la Capitanía del Puerto de San Juan, indicando los buques de entrada y salida, su procedencia y destino y sus cargamentos.



CAPITANIA DEL PUERTO.

ENTRADA Y SALIDA DE BUQUES EN EL MES PRESENTE.

ENTRADAS.

Dia 3. De Ponce: balandra española Margarita, su capitan Juan Bautista Barboro, en 3 dias de navegacion, 4 hombres de tripulacion y 1 pasagero, carga viveres.

De idem: balandra española Mariana, su capitan Vicente Morè, en 2 dias de navegacion y 2 hombres de tripulacion, carga viveres.

De Cabo-rojo: goleta española Rosario, su capitan Marcial Delgado, en 4 dias de navegacion y 4 hombres de tripulacion, carga algodon.

4. De Ponce: goleta española Aurora, su capitan Francisco Palma, en 4 dias de navegacion, 5 hombres de tripulacion y 1 pasagero, carga viveres.

De Arecibo: goleta española Veloz Artillera, su capitan D. Josè Silva, en 2 dias de navegacion y 5 hombres de tripulacion, y una familia de pasage.

De Naguabo: balandra española Dos Amigos, su capitan Antonio Bosque, en 1 dia de navegacion, 2 hombres de tripulacion y 1 pasagero, en lastre.

5. De la Guaira: goleta holandesa Isabel, su capitan L. P. Marconnier, en 5 dias de navegacion y 5 hombres de tripulacion, carga cacao.

De Santomas: bergantin americano Uncas, su capitan Samuel Berry, en 1 dia de navegacion y 10 hombres de tripulacion, en lastre.

SALIDAS.

Dia 3. Para Santomas: goleta española Fabiana, su capitan Luis Trilla, con 4 hombres de tripulacion y 2 pasageros, en lastre.

4. Para la Aguadilla: goleta española S. Agustin, su patron Julian Laureano, con 4 hombres de tripulacion, carga tasajo.

Para Mayagües: balandra española Flor de Rosa, su capitan Juan Manuel Gonzalez, con 2 hombres de tripulacion, carga tasajo.

Para idem: goleta americana American Coaster, su capitan G. R. Diror, con la misma tripulacion y carga con que entró.

Para la Habana: bergantin goleta español correo María Cristina, su capitan D. Atanacio Echevarria, con 14 hombres de tripulacion y 11 pasageros, en lastre.

5. Para Santomé: bergantin español Vengador, su capitan D. Josè Ferrer, con 38 hombres de tripulacion, carga mercancias.

Para Baltimore: goleta americana Clara, su capitan J. Sweeny, con 8 hombres de tripulacion, carga azùcar y melado.

---

de D. Valeriano de Saamilan.

Gaceta del Gobierno de Puerto Rico

Núm. 60, Vol. 6, 10 de junio de 1837, folio 278.

Para dar una idea lo exponemos con un ejemplo de 1850, cuando la hacienda agrocomercial estaba en su apogeo y la esclavitud alcanzó sus cifras mayores en la isla (51,245 en 1846).

Cuadro 8: *Entradas y salidas de buques de San Juan, 28 de marzo de 1850*

Entradas

	Fecha	Buque	Capitán	Procedencia	Carga
1.	15-3-50	Isabel guario	Juan Pedro Alméstica	Fajardo	suelas
2.	15=3-50	Polimaia corbeta	Joaquín Campderá	Barcelona	frutos peninsulares
3.	16-3-50	Ursula goleta	Bartolomé Cabanillas	Mayagüez	provisiones
4.	22-3-50	Isabel 2ª goleta	Teniente Antonio Durán	De la mar	guarda-costas
5.	22-3-50	Unión goleta	Félix Segalerva	Ponce	equipajes
6.	23-3-50	Rosario goleta	Juan Liaño	Santomas	mercancías y provisiones
7.	23-3-50	Góndola bergatín-goleta	James Byers	Santomas	varios efectos
8.	23-3-50	Sarah bergantín	Higging	New York	muebles y máquinas
9.	23-3-50	Lady Harwey Goleta	David Whitney	Bermuda	barriles vacíos
10.	24-3-50	Clyde vapor	Mr. Mosse	Santomas	correspon-dencia

11.	24-3-50	Emporium Bergantín	John Coltes	New York	provisiones
12.	24-3-50	Ballena Goleta	José Tur	Mayagüez	maíz
13.	24-3-50	Joven Bonita Goleta	Leadro Fort	Fajardo	cocos
14.	25-3-50	Nueva For balandra	Juan Alberto	Humacao	en lastre

Salidas

1.	15-3-50	Rosario goleta	Juan Liaño	Santomas	en lastre
2.	15-3-50	Correo No. 6	José María Conde	La Habana	carga y correspon-dencia
3.	16-3-50	Palmera Guairo	Tomás Cruz	Arecibo	harina y bacalao
4.	16-3-50	John Tunís goleta	Henry Crane	Norfolk	azúcar y café
5.	23-3-50	Tres Hermanas Balandra	Marcos Torres	Aguadilla y Mayagüez	provisiones
6.	23-3-50	Casualidad goleta	José Marcaida	Arecibo	provisiones
7.	23-3-50	San José polacra-goleta	Francisco Casals	Trinidad	en lastre
8.	23-3-50	Cármen polacra-	Pedro Sensat	Cádiz y Barcelona	cacao, cueros y efectos

9.	23-3-50	Joaquina goleta	Juan Bautista Argaluza	Londres	azúcar
10.	23-3-50	Polimaia corbeta	José Pujols	La Habana	parte de la carga que condujo
11.	23-3-50	Elisa Bergantín	Gruchi	New Fortland	azúcar y miel
12.	25-3-50	Clydes	Mr. Mosse	Santomas	correspon-dencia.

Fuente: *Gaceta de Puerto Rico*, Vol. 19, Núm 38, 28 de marzo de 1850, p. 4.

El cuadro pone de manifiesto las relaciones comerciales con España, Inglaterra, Estados Unidos y otras colonias del Caribe. Barco transitando "en lastre" significa que iba sin carga, presumiblemente a buscarla en el puerto a donde se dirigía. La experiencia investigando el comercio provoca la pregunta: ¿qué se escondía detrás de la cortina del lastre? Pues eso de estar moviendo barcos de un lado para el otro sin cargamento, algo registrado con frecuencia, con ese cuento para otro lado.

En diciembre de 1880 la Intendencia General de Hacienda Pública dio a conocer las *Ordenanzas de Aduanas para la Isla de Puerto Rico.* Están divididas en tres Títulos con muchos capítulos y artículos, típico del burocratismo del gobierno español. Trata de los puntos designados de "entradas y salidas de las mercancías", almacenes de depósitos de comercio y su administración, impuestos, empleados de Aduana, inspección de bultos, y guarda y vigilancia de las aduanas.[23] De lo que no

[23] *Gaceta de Puerto Rico*, Núm. 149, 11 de diciembre de 1880, pp. 4-5; *Gaceta de Puerto Rico*, Núm. 150, 14 de diciembre de 1880, pp. 3-4.

trataron para nada, como era de esperarse, fue de los trabajadores de cualquier ramo.

Durante los últimos ocho años de la dominación española, de 1890 a 1898, el gobierno continuó publicando información sobre entradas y salidas de embarcaciones. Pero desde hacía unos años lo que informaba eran estadísticas del número de barcos que entraban en los puertos San Juan, Mayagüez, Ponce y otros, el peso de la carga importada y exportada en kilogramos y datos sobre los aranceles (impuestos de entrada y descarga, y especiales), desafortunadamente sin indicar procedencia, destinos y carga. Para nuestro propósito de hacer constar la actividad portuaria y el trabajo de carga y descarga, sin embargo, nos basta un ejemplo de la documentación conservada.

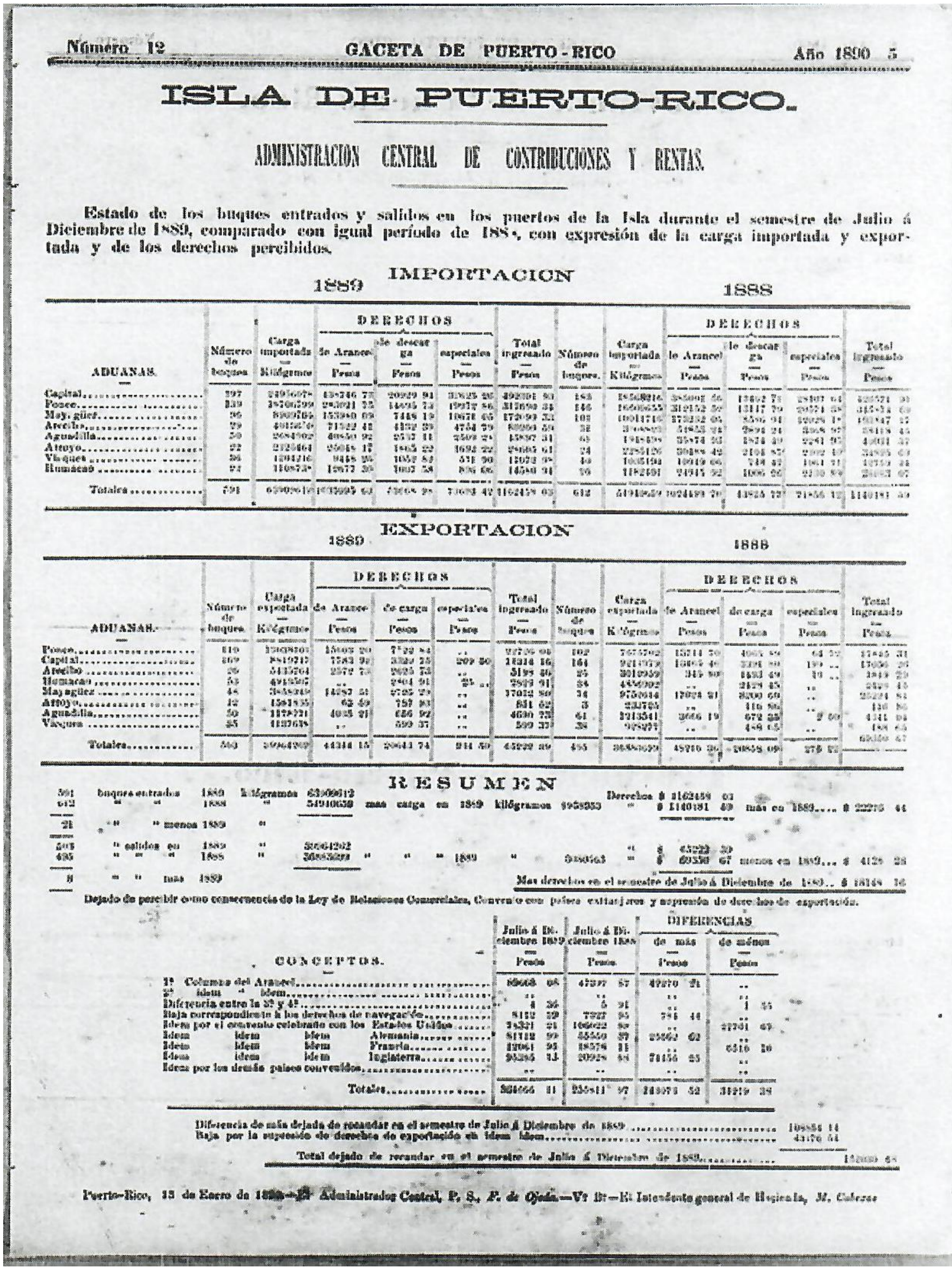
En comparación con décadas anteriores, durante los últimos diez años de la dominación de España sobre Puerto Rico el movimiento naval exhibió una gran actividad. El gobierno publicó diversas estadísticas registrando entradas y salidas, con el total de carga importada y exportada en kilogramos; más los ingresos obtenidos en pesos por concepto de derechos de arancel, de descarga y carga, e impuestos especiales en los puertos de la Capital, Ponce, Mayagüez, Arecibo, Aguadilla, Humacao, Arroyo, y la isla municipio de Vieques, al este de Puerto Rico. Desafortunadamente no dieron detalles de las mercancías. Sin embargo, los datos que tomamos de algunos de esos informes sugieren que tuvieron que haber contingentes de unos cuantos centenares o pocos miles de estibadores en las tareas de carga y descarga de los barcos.

Cuadro 9: *Entradas y salidas de buques, puertos de Puerto Rico, 1888*

Aduanas	*No. buques entradas*	*Carga (kgs) importada*	*No. buques salidas*	carga (kgs) *exportada*
1. Capital	183	18,568,216	154	9,211,979
2. Ponce	146	16,600,655	102	7,675,702
3. Mayagüez	101	10,011,746	74	9,752,614
4. Arecibo	31	3,308,823	25	3,010,959
5. Aguadilla	61	1,948,498	61	1,213,541
6. Arroyo	24	2,285,126	3	233,725
7. Vieques	40	1,035,194	38	928,277
8. Humacao	26	1,182,401	38	4,856,902
Totales	612	41,970,719	465	36,883,699

Fuente: Estado de los buques entrados y salidos en los puertos de la isla, *Gaceta de Puerto Rico*, Núm, 12, 28 enero 1890, p. 5.

En ocasiones se publicó en la *Gaceta de Puerto Rico* la entrada mensual de barcos, el país a que pertenecían, las fechas de entrada, los consignatarios o armadores a quienes iba dirigida la carga, el peso en kilogramos de la carga, y los arbitrios satisfechos en pesos y centavos. Veámoslo con un ejemplo de la aduana de Mayagüez, en abril de 1891.



Número 12 — GACETA DE PUERTO-RICO — Año 1890 5

ISLA DE PUERTO-RICO.

ADMINISTRACION CENTRAL DE CONTRIBUCIONES Y RENTAS.

Estado de los buques entrados y salidos en los puertos de la Isla durante el semestre de Julio á Diciembre de 1889, comparado con igual período de 1888, con expresión de la carga importada y exportada y de los derechos percibidos.

IMPORTACION

ADUANAS	1889 Número de buques	1889 Carga importada (Kilógramos)	1889 Derechos de Arancel (Pesos)	1889 Derechos de descarga (Pesos)	1889 Derechos especiales (Pesos)	1889 Total ingresado (Pesos)	1888 Número de buques	1888 Carga importada (Kilógramos)	1888 Derechos de Arancel (Pesos)	1888 Derechos de descarga (Pesos)	1888 Derechos especiales (Pesos)	1888 Total ingresado (Pesos)
Capital	397	22916078	[illegible]	20929 91	31625 26	492391 93	183	18568216	[illegible]	13862 71	28107 64	[illegible]
Ponce	139	38706299	[illegible]	14695 73	19917 86	317690 34	146	[illegible]	312152 [illegible]	13117 79	[illegible]	[illegible]
Mayagüez	96	[illegible]	153980 09	7418 19	10671 46	172099 33	102	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Arecibo	29	[illegible]	71522 41	[illegible]	4754 79	[illegible]	32	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Aguadilla	50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	15997 31	65	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Arroyo	22	2125464	[illegible]	[illegible]	1692 22	[illegible]	24	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Vieques	36	1204216	[illegible]	1052 84	[illegible]	12073 [illegible]	40	1035194	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Humacao	22	[illegible]	12677 [illegible]	[illegible]	[illegible]	14580 91	16	1182491	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Totales	791	[illegible]	[illegible]	[illegible]	73693 42	1162458 03	612	54910659	1024489 70	43925 [illegible]	71856 12	1140191 [illegible]

EXPORTACION

ADUANAS	1889 Número de buques	1889 Carga exportada (Kilógramos)	1889 Derechos de Arancel (Pesos)	1889 Derechos de carga (Pesos)	1889 Derechos especiales (Pesos)	1889 Total ingresado (Pesos)	1888 Número de buques	1888 Carga exportada (Kilógramos)	1888 Derechos de Arancel (Pesos)	1888 Derechos de carga (Pesos)	1888 Derechos especiales (Pesos)	1888 Total ingresado (Pesos)
Ponce	110	[illegible]	[illegible]	[illegible]	..	[illegible]	102	7676702	15714 [illegible]	[illegible]	64 [illegible]	17845 31
Capital	169	[illegible]	7783 [illegible]	[illegible]	209 50	11314 16	161	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Arecibo	26	5435704	2572 [illegible]	2625 73	..	5199 46	25	3010959	345 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Humacao	53	[illegible]	..	2404 91	25 ..	[illegible]	34	[illegible]	..	[illegible]	..	[illegible]
Mayagüez	48	[illegible]	14287 [illegible]	[illegible]	..	17012 80	34	9750614	17024 21	8200 60	..	25224 81
Arroyo	12	[illegible]	62 40	757 [illegible]	..	821 62	3	[illegible]	..	116 [illegible]	..	116 [illegible]
Aguadilla	50	[illegible]	4025 21	656 92	..	4690 73	61	2313541	3666 19	672 25	2 00	4341 [illegible]
Vieques	35	[illegible]	..	599 37	..	599 37	38	[illegible]	..	448 [illegible]	..	[illegible]
Totales	503	[illegible]	44314 15	20644 74	244 50	65222 [illegible]	495	[illegible]	45710 [illegible]	20858 09	[illegible]	[illegible]

RESUMEN

791	buques entrados 1889	kilógramos 63909612		Derechos $ 1162458 03	
612	" " 1888	" 54910659	mas carga en 1889 kilógramos [illegible]	" $ 1140191 [illegible]	más en 1889.... $ 22275 44
21	" " menos 1889	"			
503	" salidos en 1889	" 38064262		" $ 65222 [illegible]	
495	" " " 1888	" [illegible]	" " " 1889 " [illegible]	" $ 69350 67	menos en 1889... $ 4128 28
8	" " mas 1889				

Mas derechos en el semestre de Julio á Diciembre de 1889.. $ 18148 16

Dejado de percibir como consecuencia de la Ley de Relaciones Comerciales, Convenio con países extranjeros y supresión de derechos de exportación.

CONCEPTOS.	Julio á Diciembre 1889 (Pesos)	Julio á Diciembre 1888 (Pesos)	DIFERENCIAS de más (Pesos)	DIFERENCIAS de ménos (Pesos)
1ª Columna del Arancel	[illegible] 08	47397 57	47270 [illegible]	..
2ª idem " idem	..	..	..	..
Diferencia entre la 3ª y 4ª	4 36	5 91	..	1 55
Baja correspondiente á los derechos de navegación	8152 39	7327 [illegible]	[illegible] 44	..
Idem por el convenio celebrado con los Estados Unidos	[illegible]	[illegible]	..	27761 [illegible]
Idem idem idem Alemania	81112 [illegible]	55550 [illegible]	25562 62	..
Idem idem idem Francia	12061 95	18578 11	..	6516 16
Idem idem idem Inglaterra	95285 13	20928 [illegible]	74356 [illegible]	..
Idem por los demás países convenidos	..	..	..	..
Totales	[illegible] 11	235811 97	[illegible] 52	[illegible] 38

Diferencia de más dejada de recaudar en el semestre de Julio á Diciembre de 1889 .... 108[illegible] 14

Baja por la supresión de derechos de exportación en idem idem .... 43176 [illegible]

Total dejado de recaudar en el semestre de Julio á Diciembre de 1889 .... [illegible]

Puerto-Rico, 13 de Enero de 1890.—El Administrador Central, P. S., *P. de Ojeda*.—Vº Bº—El Intendente general de Hacienda, *M. Cabezas*

Estado de los buques, entradas y salidas, *Gaceta de Puerto Rico*, Número 12, 28 de enero de 1890.

Cuadro 10: *Entradas de buques en Mayagüez*, *abril de 1891*

Buques	*Fecha*	*Consignatarios o armadores*	*carga (kgs)*
Bergantín inglés Sthel	1°	Kraemer & Co,	158,443
Vapor inglés Smeaton Tower	3	M. Badrena & Co,	364,680
Vapor español Manuelita y María	4	Schulze & Co.	68,900
Vapor francés Salvador	5	Bravo & Co.	23,480
Vapor español M. L. Villaverde	7	Plaja hermanos	4,670
Vapor alemán Flandria	9	Kraemer & Co,	163,710
Vapor español M. L. Villaverde	15	Plaja hermanos	65,800
Vapor inglés Easgate	9	M. Badrena & Co.	162,790
Bergantín alemán Collmar	9	M. Bradrena & Co.	168,560
Bergantín inglés W. E. Sotwe	10	Bravo & Co.	146,570
Vapor inglés Coban	10	M. Badrena & Co.	85,100
Vapor español Cristóbal Colón	12	Sucesores Victori & Co.	70,960
Goleta inglesa Helena	16	Schulze& Co.	123,930
Vapor español Manuela	20	Schulze & Co.	3,770
Goleta inglesa Gamma	10	Kraemer & Co.	337,572
Vapor alemán Australia	10	Kraemer & Co.	236,360

Fuente: *Gaceta de Puerto Rico*, Núm. 85, 16 julio 1891, p. 8.

Este tipo de estadísticas se continuó publicando en los años siguientes, especialmente con relación a San Juan, Ponce y Mayagüez. Por ejemplo, las relaciones de buques de junio de 1896, registran 37 entradas a la Capital y 22 a Ponce, con sus correspondientes consignatarios comerciales, y los ingresos aduaneros. [24] Esos 59 barcos nada más de junio, fueron parte de centenares de navíos de diferentes portes donde los trabajadores de los muelles bajaron y subieron cargas en aquel año; como lo venían haciendo en menor o mayor dimensión desde el siglo 16.

[24] *Gaceta de Puerto Rico*, Núm. 101, 22 de agosto de 1896, p. 5.

VIII. Vistazo al muelle en 1896

Cuando el futuro líder obrero Santiago Iglesias Pantín, inmigrante español, primero a Cuba y luego a Puerto Rico, desembarcó en San Juan a medidos de diciembre de 1896, echó una mirada al muelle y transmitió la descripción que sigue:

> Desde el trasatlántico anclado en la bahía podía distinguirse hacia la orilla y sobre una explanada que hacía de muelle, grupos de trabajadores en su mayor parte de color, descalzos y en camiseta, bañados de sudor, trabajando aceleradamente, jadeantes, y en confusa gritería producida por los capataces que ordenaban y los trabajadores que respondían con gritos desaforados, profiriendo los más tremendos epítetos que impresionaban desagradablemente.
>
> Alrededor del vapor hallábanse numerosas canoas de reminiscencia indígena en las que vendedores de plátanos, guineos y naranjas, en cestitos, que hacían pasar a poder de los pasajeros del barco por medio de un cordel, se afanaban en competencia. Vendían también tabacos, cigarrillos y otros artículos que expendían entre el pasaje y los marineros que hacían los trabajos de carga y descarga. Por el conjunto de todo lo que veía y oía en los trabajos del muelle y en el vapor, nos parecía tener delante la gran plaza de un ingenio azucarero trabajado por peones obedientes a las órdenes del mayoral.[25]

[25] Santiago Iglesias Pantín, *Luchas emancipadoras. Crónicas de Puerto Rico* (San Juan: Talleres Gráficos de la Imprenta Venezuela, 1958), p. 34. Segunda edición; primera edición, 1929.

He ahí una estampa general única del movimiento marítimo y los trabajadores de los muelles en San Juan, en vísperas de una nueva fase de organización obrera puertorriqueña. En diciembre de 1896 un grupo de artesanos con consciencia de clase y miras políticas se reunió para emprender la publicación del periódico *Ensayo Obrero* e impulsar la organización de la clase trabajadora en una federación.

Epílogo

Acabamos de hacer un recorrido desde los orígenes del poblamiento humano en la isla, con sus antecedentes indígenas, y abarcando los cuatro siglos de conquista y colonización española de Puerto Rico, desde el siglo 16 al 19. La importancia del movimiento mercantil, legal y de contrabando, se evidencia a cada instante en la historia del país de aquellos tiempos. También se pone de manifiesto que al sector de trabajadores de los muelles dedicados a la carga y descarga de los barcos, en los documentos oficiales del gobierno, y otras fuentes primarias, incluso en los periódicos del siglo 19, no se les dio atención. Es como si se diera por sentado que aquellas tareas se realizaban rutinariamente por trabajadores que no merecían ser documentadas.

Lo que me ha llamado la atención es que, al estudiar las formas de asociación de los trabajadores, especialmente, después de la abolición de la esclavitud y del régimen de la libreta de jornaleros en 1873, los obreros de los muelles y sus necesidades también son invisibles; salvo cuando se declararon en huelga en 1895. Todavía más significativo es que en 1896, cuando un grupo de artesanos en San Juan se dispuso a organizarse para publicar el periódico *Ensayo Obrero*, cuyo primer número salió el 1 de mayo de1897, para ayudar a crear conciencia de clase obrera e impulsar a la organización de una federación de trabajadores, teniendo centenares de braceros y estibadores laborando en los muelles de la Capital, sus objetivos iniciales estaban puestas en los gremios de oficios artesanales.

Quizás ello es reflejo del nivel de conciencia proletaria existente y del primer paso organizativo que se imponía en la coyuntura de 1898: unir, sindicalizar y federar a los sectores de trabajadores ya constituidos en gremios separados y dispersos. Eso de por sí tampoco era fácil, debido a la poca formación política de los obreros en general, y de los artesanos en particular que primero miraban y atendían a sus ramos artesanales específicos, es decir, de carpinteros, albañiles, tipógrafos, sastres, panaderos y demás. A su vez, en artículos de *Ensayo Obrero*, algunos de los líderes como Ramón Romero Rosa y Eduardo Conde, criticaban la actitud de numerosos artesanos que ni siquiera estaban dispuestos a unirse a sus gremios y adquirir formación política.[26] Pero ese problema era tan real en el pasado, como lo sigue siendo en el presente. Y si a ello les sumamos las divisiones y prejuicios entre los propios trabajadores y trabajadoras, las dificultades aumentan.

Como observamos antes, los estibadores y su importancia cardinal serían reconocidos en el contexto de los inicios de la dominación imperial de Estados Unidos sobre Puerto Rico, después del 1900; y especialmente, desde la huelga de los muelles de 1905 en adelante. El ciclo económico básico se da en tres pasos: primero, de la producción al muelle de carga. Segundo, del muelle al barco; tercero, del muelle de descarga al transporte hacia el pueblo y su distribución al comercio y a los habitantes en general.

Aledaño a los muelles de San Juan se han establecido lugares de atracción turística, de entretenimiento, así como de reuniones y exhibiciones. Igualmente, hay asentados y se proyectan restaurantes o

[26] Estoy elaborando dos libros, uno sobre el grupo de Ensayo Obrero, de 1896-1898; seguido por otro sobre la Federación Regional de Trabajadores (FRT), de 1898-1899.

quioscos de alimentos y refrigerios. En algún lugar de los muelles debe hacerse una plaza y erigirse en ella un monumento a los trabajadores de los muelles, en recuerdo y memoria de su importancia clave en el pasado interconectado con su incesante trabajo portuario del presente, y sin duda del futuro. Su lucha por mejores salarios, condiciones laborales y de salud, y de retiro digno, no termina y va unida a la de la clase trabajadora asalariada en general.

Estibadores, obra de la pintora Laura Rodig (1901-1972),

c. 1936. Museo Nacional de Bellas Artes, Chile.

Bibliografía

A. Fuentes primarias manuscritas

AGI, Indiferente 420, Libro 9, ff. 17-18v.

B. Fuentes primarias impresas

Tanodi, Aurelio. Compilador. *Documentos de la Real Hacienda de Puerto Rico,* Vol. I. (Río Piedras: Centro de Investigaciones Históricas / Universidad de Puerto Rico, 2010).

Tapia y Rivera, Alejandro. *Biblioteca Histórica de Puerto Rico.* San Juan: Instituto de Cultura Puertorriqueña, 1970.

C. Periódicos

Gaceta de Puerto Rico, Vol. 19, Núm 38, 28 de marzo de 1850, p. 4.

Gaceta de Puerto Rico, Núm. 149, 11 de diciembre de 1880, pp. 4-5.

Gaceta de Puerto Rico, Núm. 150, 14 de diciembre de 1880, pp. 3-4.

Gaceta de Puerto Rico, Núm. 12, 28 enero 1890, p. 5.

Gaceta de Puerto Rico, Núm. 85, 16 julio 1891, p. 8.

Gaceta de Puerto Rico, Núm. 101, 22 de agosto de 1896, p. 5.

D. Referencias

Amadori, Arrigo, Josué Caamaño Dones, “Los «factores mercantiles» en el comercio indiano a través de la legislación y la literatura jurídica (siglos XVI-XVIII”, *Revista Complutense de Historia de América*, Vol. 32, 2006, pp. 85-101.

Córdova Iturregui, Félix. Ante la frontera del infierno. El impacto de las huelgas azucareras y portuarias de 1905. Río Piedras: Ediciones Huracán, 2007.

Gelpí Baíz, Elsa. Siglo en Blanco. Estudio de la economía azucarera en Puerto Rico, Siglo XVI. Río Piedras: Editorial de la Universidad de Puerto Rico, 2000.

Haring, Clarence H. *Comercio y navegación entre España e Indias.* Primera reimpresión en español. México: Fondo de Cultura Económica, 1979.

Iglesias Pantín, Santiago. *Luchas emancipadoras. Crónicas de Puerto Rico.* San Juan: Talleres Gráficos de la Imprenta Venezuela, 1958.

López Cantos, Ángel. *Historia de Puerto Rico, 1650-1700*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1975.

_____. *Miguel Enríquez.* San Juan: Ediciones Puerto, 1998.

Mira Caballos, Esteban. *La gran armada colonizadora de Nicolás de Ovando, 1501-1502*. Santo Domingo: Academia Dominicana de la Historia, 2014.

Morales Carrión, Arturo. *Puerto Rico y la lucha por la hegemonía en el Caribe.* Río Piedras: Centro de Investigaciones Históricas / Editorial de la Universidad de Puerto Rico, 1995.

Morales Padrón, Francisco. *Historia de Sevilla. La ciudad del Quinientos.* Sevilla: Universidad de Sevilla, 1977.

Moscoso, Francisco. ¡Abajo! ¡Aquí no se trabaja!: Las huelgas obreras en Puerto Rico, 1895. Publicado en seis partes en el periódico *Claridad, suplemento En Rojo*, Año XXXIV, números 2009 al 2104, 30 de abril al 6 de mayo, al 21 al 27 de mayo de 1993; digitalizado en, The Rutgers / Puerto Rico Archival Collaboration; PRAC.Rugers.edu.

_____. Tribu y clases en el Caribe antiguo. San Pedro de Macorís, República Dominicana: Universidad Central del Este, 1986.

_____*Sociedad y economía de los taínos*. Río Piedras: Editorial Edil, 2003.

_____. *Pesas y medidas en las Antillas españolas, Siglo XVI. Diccionario Histórico*. San Juan: Instituto de Cultura Puertorriqueña, 2013.

_____. *Orígenes y cultura de la caña de azúcar.* Río Piedras: Publicaciones Gaviota, 2017.

_____. "La apertura del mercado de azúcar y sus precios en Puerto Rico, 1506-1519", en Alberto Viera, editor, *História do açúcar. Rotas e mercados* (Região Autónoma de Maderira: Centro de Estudos de História do Atlántico- CEHA / Secretaría Regional do Turismo e Cultura, 2002), pp. 275-293.

Pérez Mallaína, Pablo E. "Auge y decadencia del puerto de Sevilla como Cabecera de las rutas indianas", *Caravelle. Cahiers du monde hispanique et luso-brésilien*, Núm. 69, 1997, pp. 15-39.

Pike, Ruth. "Sevillian Society in the Sixteenth Century: Slaves and Freedmen", *Hispanic American Historical Review*, Vol. 47, Number 3, August 1967, pp. 344-359.

Ruiz Pilares, Enrique José. "Espacios portuarios bajomedievales entre el estuario del Guadalquivir y el estrecho de Gibraltar (ss. XVIII-XVI", *Awraq*, No. 21, 2023, pp. 115-131.

Santos García, Inés María. "El oficial maestre de la Carrera de Indias", *Revista General de Marina*, Tomo 263, julio 2012, pp. 23-39.

Torres Ramírez, Bibiano. *La Isla de Puerto Rico (1765-1800)*. San Juan: Instituto de Cultura Puertorriqueña, 1968.

Vila Vilar, Enriqueta. *Historia de Puerto Rico, 1600-1650.* Sevilla: Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1974.

Wolff, Jennifer. *Isla Atlántica Puerto Rico. Circuitos antillanos de contrabando y la formación del Mundo Atlántico, 1580-1636.* Madrid: Ediciones Doce Calles, 2022.

*****

Autor

Francisco Moscoso, historiador. Catedrático jubilado, Departamento de Historia, Universidad de Puerto Rico (UPR), Recinto de Río Piedras. Académico de número de la Academia Puertorriqueña de la Historia. Miembro de la Asociación Puertorriqueña de Historiadores.

© 2025

fmoscoso48@gmail.com